



ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

GTS-WSR-173-45/16

P. Sojka
P. J. Szymonki
~~P. J. Bzoboski~~
P. Z. Czerwinski

Szanowna Pani Prezydent

Warszawa, dnia 6 czerwca 2016 r.

KONFEDERACJA LEWIATAN
13. 06. 2016
WPEYNEŁO
L.dz. Kpl 1265

Pani
Henryka Bochniarz
Prezydent Konfederacji
Lewiatan

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję – w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 2015, poz. 2029) – rządowy projekt ustawy o aktywacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, z prośbą o przedstawienie opinii.

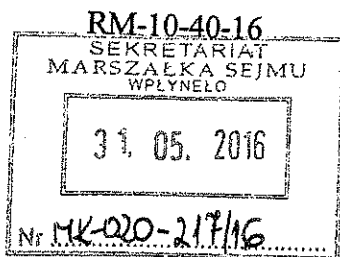
Z poważaniem

• 2010



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 31 maja 2016 r.



Pan Marek KUCHCIŃSKI
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

Uprzejmie informuję Pana Marszałka, że przepisy projektu ustawy dotyczące zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji wymagają notyfikacji Komisji Europejskiej. O terminie notyfikacji zostanie Pan Marszałek poinformowany niezwłocznie po jej dokonaniu.

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

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

Z poważaniem

USTAWA

z dnia

o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa formy aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, w tym reguluje opodatkowanie zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji, zwanym dalej „zryczałtowanym podatkiem”.

Art. 2. 1. Ilekroć w rozdziale 2 jest mowa o:

- 1) statku – oznacza to jednostkę pływającą używaną do żeglugi morskiej lub śródlądowej, o długości kadłuba powyżej 5 metrów podlegającą nadzorowi technicznemu uznanej organizacji, o której mowa w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281), jak również morskie platformy wiertnicze lub produkcyjne;
- 2) przedsiębiorcy okrętowym – oznacza to:
 - a) osobę fizyczną, osobę prawną i spółkę, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.²⁾), mającą odpowiednio miejsce zamieszkania albo siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo
 - b) wspólnika spółki cywilnej, spółki jawnej i spółki komandytowej, mającego siedzibę, zarząd lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych, ustawę z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne, ustawę z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług oraz ustawę z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 915, 1138, 1146, 1215, 1328, 1457, 1563 i 1662, z 2015 r. poz. 73, 211, 933, 978, 1166, 1197, 1259, 1269, 1348, 1595, 1688, 1767, 1844 i 1932 oraz z 2016 r. poz. 68 i 615.

c) przedsiębiorcę zagranicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.³⁾)

– prowadzących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność polegającą na budowie statku lub przebudowie statku;

3) budowie statku – oznacza to budowę nowego, kompletnego i zdolnego do żeglugi statku;

4) przebudowie statku – oznacza to przebudowę:

a) przeprowadzoną w całości przez przedsiębiorcę okrętowego, a w przypadku prowadzenia działalności w formie spółki cywilnej, jawnej lub komandytowej – przez tę spółkę oraz

b) której wartość całkowita wynosi co najmniej równowartość kwoty 5 000 000 euro lub

c) polegającą na zmianie przeznaczenia statku lub zmianie źródła napędu;

5) okresie opodatkowania – oznacza to okres opodatkowania zryczałtowanym podatkiem.

2. Kwota wyrażona w euro wskazana w ust. 1 pkt 4 lit. b jest przeliczana na walutę polską według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania certyfikatu stwierdzającego fakt przebudowy statku.

3. Rokiem podatkowym przedsiębiorcy okrętowego jest rok kalendarzowy albo rok podatkowy określony w przepisach o podatku dochodowym od osób prawnych.

Rozdział 2

Zryczałtowany podatek

Art. 3. 1. Przedsiębiorca okrętowy może opłacać zryczałtowany podatek w zakresie budowy lub przebudowy statku.

2. Budowę statku oraz jej zakończenie, a także przebudowę statku oraz jej zakończenie stwierdza, w formie certyfikatów, na wniosek przedsiębiorcy okrętowego:

1) dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla miejsca budowy lub przebudowy statku;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 875, 978, 1197, 1268, 1272, 1618, 1649, 1688, 1712, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 65, 352 i 615.

2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy terytorialnie dla miejsca budowy lub przebudowy statku w przypadku statku przeznaczonego wyłącznie do żeglugi śródlądowej.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, przedsiębiorca okrętowy wskazuje:

- 1) dane identyfikujące przedsiębiorcę okrętowego, w szczególności nazwę albo imię i nazwisko, adres siedziby albo miejsca zamieszkania, numer identyfikacji podatkowej, numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej;
- 2) organ podatkowy właściwy w sprawach zryczałtowanego podatku.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, przedsiębiorca okrętowy dołącza:

- 1) umowę na budowę statku albo umowę na przebudowę statku;
- 2) dokumenty uznanej organizacji wydane na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w przypadku certyfikatu zakończenia budowy lub przebudowy statku.

5. W przypadku prowadzenia działalności w formie spółki cywilnej, jawnej lub komandytowej wniosek, o którym mowa w ust. 2, składa ta spółka.

6. Certyfikat stanowi zaświadczenie w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23).

7. Certyfikat jest wydawany w terminie 30 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku zgodnie z ust. 3 i 4.

8. Organ wydający certyfikat przekazuje jego kopię, niezwłocznie po wydaniu, organowi podatkowemu właściwemu w sprawach zryczałtowanego podatku wskazanemu we wniosku, o którym mowa w ust. 2.

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

- 1) wzór certyfikatu wydawanego przez organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 1,
 - 2) wzór certyfikatu, wydawanego przez organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 2
- mając na względzie zakres niezbędnych danych oraz konieczność zapewnienia prawidłowości prowadzonej dokumentacji dla celów kontroli skarbowej lub podatkowej.

Art. 4. 1. Podstawą opodatkowania zryczałtowanym podatkiem jest przychód należny ze sprzedaży statku lub przebudowy statku osiągnięty w roku podatkowym, z wyłączeniem podatku od towarów i usług.

2. Za datę powstania przychodu należnego, o którym mowa w ust. 1, uważa się dzień wydania rzeczy lub wykonania usługi, nie później niż dzień:

- 1) wystawienia faktury albo
- 2) uregulowania płatności w całości.

3. Przychodu należnego przedsiębiorcy okrętowego nie łączy się z innymi przychodami tego przedsiębiorcy podlegającymi opodatkowaniu podatkiem dochodowym na podstawie innych ustaw.

4. W przypadku nieuzyskania certyfikatów określonych w art. 3 ust. 2 przychód należny podlega opodatkowaniu zgodnie z przepisami o podatku dochodowym od osób fizycznych albo podatku dochodowym od osób prawnych od pierwszego dnia miesiąca roku podatkowego, w którym przedsiębiorca okrętowy wybrał opodatkowanie w formie zryczałtowanego podatku. W przypadku, o którym mowa w zdaniu pierwszym, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.⁴⁾) o zaległości podatkowej za okres od pierwszego dnia miesiąca, w którym przedsiębiorca okrętowy wybrał opodatkowanie w formie zryczałtowanego podatku, do końca miesiąca, w którym przedsiębiorca okrętowy nie uzyskał certyfikatu określonego w art. 3 ust. 2.

5. W przypadku przedsiębiorców okrętowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 lit. b, przychód należny określa się proporcjonalnie do prawa takiego przedsiębiorcy w udziale w zysku spółki. W przypadku braku przeciwnego dowodu przyjmuje się, że prawa do udziału w zysku spółki są równe.

Art. 5. Zryczałtowany podatek wynosi 1% podstawy opodatkowania.

Art. 6. 1. Wybór opodatkowania zryczałtowanym podatkiem następuje przez złożenie przez przedsiębiorcę okrętowego oświadczenia, według ustalonego wzoru, o wyborze takiego opodatkowania, zwanego dalej „oświadczeniem”.

2. Oświadczenie składa się do organu podatkowego właściwego w sprawach zryczałtowanego podatku. Oświadczenie składają wszyscy wspólnicy, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 lit. b.

3. Oświadczenie składa się w terminie do 20 dnia pierwszego miesiąca pierwszego roku podatkowego okresu opodatkowania.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 978, 1197, 1269, 1311, 1649, 1923, 1932 i 2184 oraz z 2016 r. poz. 195 i 615.

4. W oświadczeniu zamieszcza się dane identyfikujące przedsiębiorcę okrętowego, w szczególności nazwę albo imię i nazwisko, adres siedziby albo miejsca zamieszkania, numer identyfikacji podatkowej, numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej oraz dane dotyczące działalności prowadzonej przez przedsiębiorcę okrętowego.

5. Przedsiębiorca okrętowy jest obowiązany zawiadomić organ podatkowy właściwy w sprawach zryczałtowanego podatku o zaistniałych w okresie opodatkowania zmianach danych zawartych w oświadczeniu w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zaistniała zmiana.

6. W przypadku zakończenia działalności w zakresie budowy lub przebudowy statku w okresie opodatkowania przedsiębiorca okrętowy składa, w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym zakończono tę działalność, organowi podatkowemu właściwemu w sprawach zryczałtowanego podatku, oświadczenie o zakończeniu tej działalności.

Art. 7. 1. Przedsiębiorca okrętowy podlega opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem przez okres kolejnych 3 lat podatkowych.

2. W okresie opodatkowania nie jest możliwa zmiana formy opodatkowania.

3. W przypadku zakończenia działalności w zakresie budowy lub przebudowy statku w okresie opodatkowania, ponowny wybór opodatkowania zryczałtowanym podatkiem może nastąpić nie wcześniej niż po upływie pierwszego roku podatkowego, licząc od końca roku podatkowego, w którym przedsiębiorca okrętowy zakończył tę działalność.

Art. 8. 1. Przedsiębiorcy okrętowi opodatkowani zryczałtowanym podatkiem ustalają wysokość przychodu należnego, o którym mowa w art. 4 ust. 1, na podstawie ksiąg podatkowych prowadzonych zgodnie z odrębnymi przepisami.

2. Przedsiębiorcy okrętowi będący osobami fizycznymi, którzy na podstawie odrębnych przepisów nie są obowiązani do prowadzenia ksiąg podatkowych, ani nie jest obowiązana do prowadzenia tych ksiąg spółka, w której są współnikami, ustalają wysokość przychodu należnego, o którym mowa w art. 4 ust. 1, na podstawie prowadzonej odrębnie za każdy rok podatkowy ewidencji przychodów zawierającej co najmniej numer kolejnego wpisu, datę uzyskania przychodu należnego oraz jego wysokość.

3. W przypadku prowadzenia działalności w formie spółki cywilnej albo jawnej obowiązek prowadzenia ewidencji przychodów dotyczy tej spółki.

Art. 9. 1. W okresie opodatkowania zryczałtowanym podatkiem przedsiębiorca okrętowy jest obowiązany prowadzić odrębny wykaz środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z działalnością w zakresie budowy lub przebudowy statków, a w przypadku gdy tę działalność prowadzi spółka cywilna, jawna lub komandytowa – wykaz obowiązana jest prowadzić ta spółka.

2. 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 których mowa w ust. 1, kierując się koniecznością prawidłowego określenia, dla celów podatku dochodowego, wartości początkowej środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych i stawki amortyzacyjnej.

Art. 10. Organem podatkowym właściwym w sprawach zryczałtowanego podatku jest naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego.

Art. 11. 1. W przypadku połączenia się przedsiębiorców okrętowych opodatkowanych zryczałtowanym podatkiem okresem opodatkowania takiego przedsiębiorcy powstałego w wyniku tego połączenia jest okres opodatkowania przedsiębiorcy, który wcześniej złożył oświadczenie.

2. W przypadku przejęcia przez przedsiębiorcę okrętowego opodatkowanego zryczałtowanym podatkiem innego przedsiębiorcy opodatkowanego takim podatkiem, okresem opodatkowania jest okres opodatkowania przedsiębiorcy przejmującego.

3. W przypadku połączenia przedsiębiorcy okrętowego opodatkowanego zryczałtowanym podatkiem z przedsiębiorcą nieopodatkowanym zryczałtowanym podatkiem, okresem opodatkowania jest faktyczny okres opodatkowania przedsiębiorcy opodatkowanego zryczałtowanym podatkiem.

Art. 12. 1. Przedsiębiorca okrętowy jest obowiązany za każdy miesiąc roku podatkowego obliczać zryczałtowany podatek od przychodu należnego, o którym mowa w art. 4 ust. 1, i wpłacać bez wezwania do urzędu skarbowego, przy pomocy którego naczelnik urzędu skarbowego wskazany w art. 10 wykonuje swoje zadania, w terminie do 20 dnia każdego miesiąca za miesiąc poprzedni, a za ostatni miesiąc roku podatkowego – w terminie złożenia zeznania, o którym mowa w ust. 2.

2. Przedsiębiorca okrętowy jest obowiązany złożyć w urzędzie skarbowym, określonym w ust. 1, zeznanie, według ustalonego wzoru, o wysokości zryczałtowanego podatku od

przychodu należnego, o którym mowa w art. 4 ust. 1, za dany rok podatkowy do końca pierwszego miesiąca następnego roku podatkowego.

3. Zryczałtowany podatek wynikający z zeznania jest podatkiem należnym za dany rok podatkowy, chyba że właściwy organ podatkowy lub właściwy organ kontroli skarbowej wyda decyzję, w której określi inną wysokość podatku.

Art. 13. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory:

1) oświadczenia,

2) zeznania, o którym mowa w art. 12 ust. 2

– wraz z objaśnieniami co do sposobu ich wypełniania, terminu i miejsca składania, mając na względzie zakres informacji niezbędnych do prawidłowego ustalenia zobowiązania podatkowego.

Art. 14. Wyboru opodatkowania zryczałtowanym podatkiem można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności zryczałtowanego podatku z rynkiem wewnętrznym.

Rozdział 3

Zmiany w przepisach oraz przepis przejściowy i końcowy

Art. 15. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) przychodów opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (Dz. U. poz. ...), z zastrzeżeniem art. 24a ust. 1a;”;

2) w art. 6 ust. 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8. Sposób opodatkowania, o którym mowa w ust. 2 i 4, nie ma zastosowania w sytuacji, gdy chociażby do jednego z małżonków, osoby samotnie wychowującej dzieci lub do jej dziecka mają zastosowanie przepisy art. 30c, ustawy o zryczałtowanym

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 888, 1027, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717, z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215, 1328, 1563, 1644, 1662 i 1863, z 2015 r. poz. 73, 211, 251, 478, 693, 699, 860, 933, 978, 1197, 1217, 1259, 1296, 1321, 1322, 1333, 1569, 1595, 1607, 1688, 1767, 1784, 1844, 1893, 1925, 1932, 1992 i 2299 oraz z 2016 r. poz. 188, 195 i 615.

podatku dochodowym, ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym lub ustawy z dnia o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

9. Zasada określona w ust. 8 nie dotyczy osób, o których mowa w art. 1 pkt 2 ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym niekorzystających jednocześnie z opodatkowania przychodów z pozarolniczej działalności gospodarczej lub z działów specjalnych produkcji rolnej na zasadach określonych w art. 30c albo w ustawie o zryczałtowanym podatku dochodowym, albo w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, albo w ustawie z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.”;

3) 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, lub zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji, o którym mowa w ustawie z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.”;

4) w art. 24a ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym albo podatnicy będący przedsiębiorcami okrętowymi w rozumieniu ustawy z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, prowadzący odpowiednio działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym są obowiązani w prowadzonej księdze albo w prowadzonych księgach rachunkowych, o których mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu odpowiednio podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji i podatkiem dochodowym.”.

Art. 16. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) przychodów przedsiębiorcy okrętowego opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (Dz. U. poz. ...), z zastrzeżeniem art. 9 ust. 1a.”;
- 2) w art. 9 ust. 1a otrzymuje brzmienie:
„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żeglugowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym albo podatnicy będący przedsiębiorcami okrętowymi w rozumieniu ustawy z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, prowadzący odpowiednio działalność opodatkowaną podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym są obowiązani w ewidencji, o której mowa w ust. 1, wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu odpowiednio podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji i podatkiem dochodowym.”;
- 3) w art. 16g ust. 20 otrzymuje brzmienie:
„20. W razie zmiany formy opodatkowania odpowiednio z podatku tonażowego albo zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji, o którym mowa w ustawie z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, na podatek dochodowy podatnicy w ewidencji, o której mowa w art. 9, uwzględniają odpisy amortyzacyjne przypadające za okres opodatkowania w formie podatku tonażowego lub zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji.”.

Art. 17. W ustawie z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 282) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) w wyniku inwestycji będzie prowadzona działalność w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych lub”;

⁶⁾ Patrz odnośnik nr 2.

2) w art. 5a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy zmiana obszaru strefy dotyczy budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych, z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, występuje minister właściwy do spraw gospodarki na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”.

Art. 18. W ustawie z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. poz. 930, z późn. zm.⁷⁾) w art. 15 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Podatnicy będący przedsiębiorcami żegludowymi w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym albo podatnicy będący przedsiębiorcami okrętowymi w rozumieniu ustawy z dnia ... o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (Dz. U. poz. ...) prowadzący działalność opodatkowaną odpowiednio podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji oraz inną działalność opodatkowaną ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych są obowiązani w ewidencji wyodrębnić przychody podlegające opodatkowaniu odpowiednio podatkiem tonażowym albo zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji i ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych.”.

Art. 19. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. poz. 1054, z późn. zm.⁸⁾) w art. 83 w ust. 1 pkt 1–4 otrzymują brzmienie:

„1) dostaw:

- a) jednostek pływających używanych do żeglugi na pełnym morzu i przewożących odpłatnie pasażerów lub używanych do celów handlowych, przemysłowych lub do połowów, w tym w szczególności:

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. poz. 1104 i 1324, z 2001 r. poz. 784, 961, 1363, 1369 i 1509, z 2002 r. poz. 1183, 1384, 1412 i 1679, z 2003 r. poz. 391, 874, 1268, 1302 i 1958, z 2004 r. poz. 2135 i 2619, z 2005 r. poz. 1199, 1366 i 1420, z 2006 r. poz. 1353 i 1588, z 2008 r. poz. 888, 894 i 1316, z 2009 r. poz. 1241 i 1541, z 2010 r. poz. 13, 146, 473, 1442 i 1478, z 2011 r. poz. 622 i 764, z 2012 r. poz. 1529 i 1540, z 2014 r. poz. 223, 1328 i 1563 oraz z 2015 r. poz. 211, 699, 978, 1333, 1595 i 1893.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1342, 1448, 1529 i 1530, z 2013 r. poz. 35, 1027 i 1608, z 2014 r. poz. 312, 1171 i 1662, z 2015 r. poz. 211, 605, 978, 1223 i 1649 oraz z 2016 r. poz. 615.

- pełnomorskich liniowców pasażerskich, pełnomorskich statków wycieczkowych i tym podobnych jednostek pływających do przewozu osób; pełnomorskich promów wszelkiego typu (PKWiU ex 30.11.21.0),
 - pełnomorskich tankowców do przewozu ropy naftowej, produktów przerobu ropy naftowej, chemikaliów oraz gazów skroplonych (PKWiU ex 30.11.22.0),
 - pełnomorskich chłodniowców, z wyłączeniem tankowców (PKWiU ex 30.11.23.0),
 - pozostałych statków pełnomorskich do przewozu ładunków suchych (stałych), z wyłączeniem barek morskich bez napędu (PKWiU ex 30.11.24.0),
 - pełnomorskich statków rybackich, pełnomorskich statków przetwórci oraz pełnomorskich pozostałych jednostek pływających do przetwarzania lub konserwowania produktów rybołówstwa (PKWiU ex 30.11.31.0),
 - pchaczy pełnomorskich i holowników pełnomorskich (PKWiU ex 30.11.32.0),
 - pełnomorskich lodołamaczy (PKWiU ex 30.11.33.0),
- b) używanych na morzu statków ratowniczych morskich i łodzi ratunkowych (PKWiU ex 30.11.33.0),
- c) jednostek pływających używanych do rybołówstwa przybrzeżnego (PKWiU ex 30.11.31.0);
- 2) importu:
- a) jednostek pływających używanych do żeglugi na pełnym morzu i przewożących odpłatnie pasażerów lub używanych do celów handlowych, przemysłowych lub do połowów, w tym w szczególności:
- pełnomorskich liniowców pasażerskich, pełnomorskich łodzi wycieczkowych oraz podobnych jednostek pływających, zaprojektowanych głównie do przewozu osób; pełnomorskich promów wszelkiego rodzaju (CN 8901 10 10),
 - pełnomorskich tankowców (CN 8901 20 10),
 - pełnomorskich chłodniowców, innych niż tych objętych podpozycją 8901 20 (CN 8901 30 10),

- pozostałych jednostek pływających pełnomorskich do przewozu towarów oraz pozostałych jednostek pływających pełnomorskich do przewozu zarówno osób, jak i towarów, z wyłączeniem barek morskich bez napędu (CN ex 8901 90 10),
 - pełnomorskich statków rybackich, pełnomorskich statków przetwórci oraz pełnomorskich pozostałych jednostek pływających do przetwarzania lub konserwowania produktów rybołówstwa (CN 8902 00 10),
 - pchaczy pełnomorskich (CN 8904 00 91) i holowników pełnomorskich (CN ex 8904 00 10),
 - pełnomorskich lodołamaczy (CN ex 8906 90 10),
- b) używanych na morzu statków ratowniczych morskich (CN ex 8905 90 10) i łodzi ratunkowych (CN ex 8906 90 10),
- c) jednostek pływających używanych do rybołówstwa przybrzeżnego (CN ex 8902 00 90);
- 3) dostaw części do jednostek pływających, o których mowa w pkt 1, i wyposażenia tych jednostek, jeżeli są w nie wbudowywane lub służą ich eksploatacji;
- 4) importu części do jednostek pływających, o których mowa w pkt 1, i wyposażenia tych jednostek, jeżeli są w nie wbudowywane lub służą ich eksploatacji;”.

Art. 20. W ustawie z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1710) po art. 12 dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Art. 12a. Rada Ministrów może określić, w drodze rozporządzenia, warunki udzielania kredytu technologicznego oraz premii technologicznej przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie budownictwa okrętowego, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia zgodności udzielanej pomocy z prawem Unii Europejskiej.”.

Art. 21. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 5 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 17 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 17, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 22. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa służyć ma aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Stanowi odpowiedź na konieczność zapewnienia ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla wykreowania w Polsce działalności przemysłowej, naukowej i finansowej, ukierunkowanej na rozwój istniejących i stworzenie nowych polskich podmiotów gospodarczych posiadających zdolność zawierania i realizowania kontraktów na budowę statków morskich i śródlądowych jako produktu finalnego powstałego na terytorium RP, jak również na rozwój i stworzenie podmiotów w ramach przemysłów komplementarnych.

Proponowane rozwiązania przełożą się na rozwój przemysłu stocznioowego w Polsce, a tym samym rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych związanych z budownictwem okrętowym oraz na wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników. Będą stymulować rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych (stosowanie alternatywnych niskoemisyjnych paliw, rozwiązania dla uzyskania czystości spalin i wód balastowych, jednostki o napędzie hybrydowym lub w pełni elektrycznym). Mają również na celu zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania (ang. *level playing field*) polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych – w szczególności ze strony silnie wspierających produkcję okrętową państw Azji Wschodniej.

W efekcie powstaną warunki ekonomiczne i prawne pozwalające na aktywizację przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w Polsce. Efektem będzie również wzrost konkurencyjności branży. Istniejący potencjał projektowy, badawczy, naukowy, organizacyjny i produkcyjny będzie mógł się rozwijać i generować rozwiązania innowacyjne, przynoszące zysk przedsiębiorstwom, dające wymierne przewagi konkurencyjne objawiające się stale wzrastającym portfelem zamówień i poziomem sprzedaży. Przełoży się to również na wzrost zatrudnienia i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

Aktywizacja przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych przełoży się także na zmniejszenie liczby osób, które po likwidacji stoczni produkcyjnych pozostają bez pracy i korzystają obecnie ze świadczeń społecznych. Podkreślić należy, iż jest to ostatni moment dla interwencji państwa – ze względu na fakt, iż duża część osób związanych z produkcją okrętową

odchodzi obecnie na emeryturę bądź traci uprawnienia ze względu na niewykonywanie zawodu. Sytuacja taka grozi utratą cennego, gromadzonego przez polskich przedsiębiorców przez lata, *know how*. Brak interwencji spowoduje, że w ciągu kilku lat przemysł okrętowy w Polsce będzie praktycznie nie do odbudowania.

Projekt pozwoli na utworzenie ok. 3 tysięcy dobrze płatnych miejsc pracy w przemyśle okrętowym i przemysłach komplementarnych. W efekcie ww. środki zostaną zrównoważone przez wpływy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych.

Polski przemysł budownictwa okrętowego ma solidne podstawy do dalszego rozwoju, niezbędna jest jednak jego aktywizacja. Nabyte doświadczenia i posiadane umiejętności, a także skala i stopień złożoności technicznej, technologicznej i organizacyjnej prowadzonych przedsięwzięć pozwalają na realizowanie praktycznie wszystkich, nawet najbardziej skomplikowanych i wymagających projektów we wszystkich segmentach rynku, również w segmencie *offshore oil and gas* oraz *wind*.

Stocznie produkcyjne działają w różnych segmentach budowy jednostek i obiektów pływających, a także w budowie konstrukcji stalowych, w tym przeznaczonych dla przemysłu *offshore*, hydrotechnicznych, na potrzeby energetyki wiatrowej i konstrukcji aluminiowych. Projektowana ustawa ma zapewnić dalszy rozwój polskich stoczni, który będzie możliwy m.in. dzięki kontynuowaniu produkcji statków i obiektów pływających o wysokiej złożoności technologicznej, stanowiących obecnie przewagę konkurencyjną na rynku globalnym. Wymagać będzie to stałego zastosowania innowacyjnych rozwiązań w całym łańcuchu wytwórczym. Osiągnięte przewagi konkurencyjne będą mogły być nadal zwiększane przez rozsądne wydatkowanie nakładów na inwestycje, badania i rozwój oraz kontynuowanie wytwarzania jednostek zaawansowanych technologicznie.

Podobnie jak w przypadku stoczni produkcyjnych, dalsze uzyskanie przewag konkurencyjnych przemysłu remontu i przebudowy statków oraz obiektów pływających jest związane ze stosowaniem szeroko rozumianych rozwiązań innowacyjnych.

Stan stoczni

W 2014 r. polskie stocznie zbudowały łącznie 8 statków o łącznej pojemności 47,1 tys. CGT, co oznacza spadek o 4 jednostki oraz 21,6 tys. CGT w stosunku do 2013 r. W województwie pomorskim wyprodukowano 6 statków o łącznej pojemności 43,9 tys. CGT, co wskazuje na znaczny udział tego województwa w porównaniu do zachodniopomorskiego (2 statki o łącznej pojemności 3,1 tys. CGT).

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków w 2014 r. stanowiły inne statki nietowarowe – 62,5%. Pod względem nośności również przeważały inne statki nietowarowe (46,8% ogólnej nośności wyprodukowanych statków). W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły inne statki nietowarowe – 47,4%. Portfel zamówień na statki na koniec 2013 r. wynosił 19.

Na koniec 2014 r. polskie stocznie posiadały zamówienia na 19 statków o łącznej pojemności 127,6 tys. CGT – wszystkie zamówienia dotyczyły województwa pomorskiego.

Branża remontów, modernizacji i konwersji statków jest specyficznym segmentem przemysłu stocznioowego. Znaczenie tego sektora rośnie wraz ze wzrostem globalnej floty i nasileniem transportu morskiego i śródlądowego, a także wraz z rozwojem technologii okrętowych oraz wzrostem wymagań wobec transportu wodnego.

W 2014 r. wg danych GUS wykonano 599 remontów statków – w porównaniu do 2012 r., gdy liczba remontów była większa i wyniosła 617 statków. W styczniu 2014 r. zaczęły obowiązywać nowe wymagania odnośnie do czystości spalin w Europie i w Stanach Zjednoczonych), które powodują ożywienie w konwersjach (montaż scrubberów) w polskich stoczniach – SR Nauta SA, MSR Gryfia SA i w grupie Remontowa Holding. Przełożyło się to na wzrost wartości remontów z poziomu 228 mln € w 2012 roku do poziomu 277 mln € w 2014 r.

Patrząc geograficznie na segment remontów statków również widać większy udział rynkowy województwa pomorskiego – 405 wyremontowanych jednostek i 256 mln € wartości remontów, dla porównania w województwie zachodniopomorskim wykonano 194 remonty statków, ale o wartości tylko 21 mln €.

Należy podkreślić, że nie są to dane optymistyczne. Dla porównania w 2007 r. w polskich stoczniach zbudowano 30 statków o łącznej nośności tych jednostek 373,7 tys. DWT. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2007 r. wyniosła 530,6 tys.

Najliczniejszą grupę wyprodukowanych statków stanowiły statki nietowarowe (43,3%), oraz samochodowce (20,0%), natomiast pod względem nośności przeważały kontenerowce (52,7%). Duży udział w ogólnej nośności wyprodukowanych jednostek stanowiły także statki do przewozu samochodów (23,0%). W całkowitej liczbie jednostek zamówionych w polskich stoczniach największy udział stanowiły kontenerowce (40,6%) oraz statki nietowarowe

(29,0%). Pod względem nośności wśród zamówionych statków dominowały kontenerowce (69,2%), samochodowce (10,8%) oraz gazowce LPG i LNG (8,7%).

Portfel zamówień na statki w 2007 r. wynosił 86 o nośności 1 555,2 tys. DWT.

W 2007 r. wyprodukowano 1411 jachtów pełnomorskich oraz 117 sztuk kadłubów statków pełnomorskich.

Liczba zatrudnionych przy produkcji i naprawie statków i łodzi na koniec 2013 r. liczyła 5426 osób.

Porównanie rozwiązań międzynarodowych wspierających produkcję okrętową

OECD powołała grupę roboczą, tzw. *Working Party 6 Shipbuilding*, która w ciągu ostatnich kilku lat dokonała szczegółowego opisu sytuacji przemysłu stoczniowego w wiodących pod tym względem krajach, tj. Korei Południowej, Japonii i Chin oraz Wietnamu, Turcji.

Opracowania przedstawiają politykę rządów tych państw i konkretne działania wspierające ten sektor poprzez tworzenie korzystnych warunków lub inicjatywy inspirujące do takich działań.

Przeprowadzona na podstawie tych opracowań OECD analiza polityki wsparcia państwa dla przemysłu stoczniowego w dominujących w tym sektorze krajach Dalekiego Wschodu, to jest Chin, Korei Południowej i Japonii, wykazuje widoczne znaczące zaangażowanie rządowe na szczeblu ministerstw i/lub instytucji utworzonych z inicjatywy rządów w definiowaniu i realizacji polityki, planów i programów rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego oraz urządzeń wyposażenia okrętowego. Ta polityka i plany opracowywane są w ścisłej współpracy z przedstawicielami przemysłu (Japonia, Korea Południowa) i zawierają istotne działania wsparcia rządowego, zarówno w celu osiągnięcia ambitnego udziału na międzynarodowym rynku budowy statków, jak i w celu utrzymania zdobytej pozycji rynkowej w czasach kryzysów i pokryzysowych. Były to i są nadal działania podejmowane już wiele lat temu, początkowo w Japonii, potem w Korei Południowej i kolejno w Chinach, a następnie kontynuowane przez dziesięciolecia i modyfikowane i/lub uzupełniane w zależności od bieżącej kondycji branży w kraju i na świecie.

Na przestrzeni lat, począwszy od przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku, zaowocowały one przejęciem znacznej części globalnego rynku budowy statków początkowo przez Japonię głównie z Europy, następnie przez Koreę Południową (częściowo z Japonii), a kolejno przez Chiny (częściowo z Japonii i Korei Południowej) – przede wszystkim w odniesieniu do tankowców i masowców, lub rozwijaniem nowych podsektorów,

jak produkcja jednostek pływających dla dynamicznie rozwijającego się w tym czasie rynku jednostek specjalistycznych dla *Offshore Oil & Gas* (platformy wiertnicze poszukiwawcze i produkcyjne, MODU, FSO, FPSO i jednostki pomocnicze – statki sejsmiczne, PSV/OSV, a także statki do transportu LNG).

Te państwowe działania wspierające, nierzadko oficjalnie określane jako zgodne z zasadami OECD – *OECD's Sector Understanding on Export Credits for Ships* (SSU) czy WTO, polegają na zorganizowaniu instytucji (np. *Export Credit Agencies* – ECA w Korei Płd.) oraz sterowaniu ich działalnością, mając na celu:

- finansowanie R + D, tj. badań i rozwoju dla wdrożenia innowacyjnych technologii i produktów bezpośrednio dla sektora stocznioowego (21,8 mln USD w 2014 r. w Korei), a szerzej dla gospodarki morskiej (267 mln USD odpowiednio), co zwrótnie przekłada się na dodatkowe wpływy dla stoczni,
- wsparcie ubezpieczenia eksportu – ubezpieczenia spłaty kredytów czy obligacji,
- kredytowanie eksportu w postaci wieloletnich bezpośrednich pożyczek dla armatorów zagranicznych. W Chinach *The Import-Export Bank of China* dostarcza pożyczek do 80% wartości statku na okres spłaty do 15 lat,
- dostarczanie stoczniom kapitału obrotowego dla finansowania procesu budowy statków poprzez krótkoterminowe (6 do 18 miesięcy w zależności od okresu budowy statku) tzw. pożyczki typu *pre-shipping* (Korea Południowa),
- wsparcie kredytowe lub gwarancyjne dla dostawców stocznioowych, szczególnie z grupy małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP),
- wpływ na instytucje bankowe i ubezpieczeniowe na dokonywanie konwersji zadłużenia na udziały w koncernach stocznioowych lub udzielanie znaczących pożyczek w czasach kryzysów (Korea Południowa – w 2009 r. rząd wydał „2009 Shipbuilding Industry Restructuring and Competitiveness Reinforcement Plan” dla rozszerzenia kredytowania dla stoczni i MiŚP. W rezultacie poprosił Eximbank o powiększenie kredytowania dla stoczni i dostawców o KRW (koreańska waluta) 2.8 biliona = USD 25.6 mld, a agencję gwarancyjną K-Sure o powiększenie gwarancji o KRW 2.0 bln, co odpowiada 18.3 mld USD. W rezultacie łączne zaangażowanie w te instrumenty na koniec 2013 r. było na poziomie 25 mld USD),
- rozwój krajowej produkcji urządzeń okrętowych – np. przez utworzenie *Korea Marine Equipment Global Service Centre* (KOMECS) w 2009 r., wspierającego tworzenie

- globalnej sieci *after sales companies* oraz planowane stworzenie wspólnego dla dostawców centrum testowania urządzeń,
- zachęty dla krajowych armatorów do odnowienia floty w czasach kryzysów, tj. subsydiowania złomowania starych statków i budowy nowych, bardziej efektywnych energetycznie jednostek pływających w krajowych stoczniach (Chiny przeznaczyły w 2015 r. w sumie 293 mln USD dla czterech chińskich armatorów na odnowienie floty),
 - obniżanie istotnych kosztów dla przemysłu stoczniowego, np. subsydiowanie produkcji stali okrętowych, a to z kolei poprzez subsydiowanie kosztów energii dla producentów stali, czyli tworzenie „kaskadowych” systemów wsparcia (Chiny),
 - rozwoju szkolnictwa, zaczynając od wyższego, przez średnie techniczne po zawodowe (w 1973 r. w Korei Południowej były tylko 3 uczelnie wyższe z wydziałami budowy okrętów – obecnie jest ich 21, do tego 18 college’ów i 16 szkół poziomu technikum),
 - ponadto, w ostatnim czasie można zaobserwować tendencje do przyśpieszenia rozbudowy własnej floty wojennej (Chiny), co dostarczy dodatkowego zatrudnienia krajowym stoczniom,
 - stosowanie ulg w celnych taryfach importowych na sprowadzane z zagranicy wyposażenie okrętowe (Chiny),
 - stosowanie tzw. rabatów eksportowych za wyeksportowane statki (dla uniknięcia wielokrotnego opodatkowania),
 - zachęcanie do tworzenia *Joint—Ventures* z zagranicznymi dostawcami komponentów, ale z ograniczeniem ich udziału do 49%. Inną formą zachęty dla partnerów zagranicznych są Specjalne Strefy Ekonomiczne (z preferencyjnym opodatkowaniem, taryfami i udogodnieniami inwestycyjnymi),
 - utworzenie w Japonii w 2012 r. *Japan Ship Investment Facilitation Co. Ltd* – JSIF – która poprzez spółki SPV (spółka celowa) dostarcza do 80% kredytu na finansowanie budowy statku przez stocznię, która z kolei musi zorganizować pozostałe 20% finansowania. Taki statek jest następnie lokowany w długoterminowym czarterze na zasadzie bareboat (czarter bezzałogowy). Przewłaszczenie statku następuje na koniec czarteru po pełnej spłacie kredytu.

Reasumując, należy stwierdzić, że rządy państw Dalekiego Wschodu dzięki swoim długofalowym, planowanym i konsekwentnie realizowanym działaniom mają znaczący udział

w osiągnięciu przez ich przemysły okrętowe dominującej pozycji na rynku nowo budowanych jednostek pływających różnego typu.

Inny charakter ma wsparcie przemysłu stoczniowego w Stanach Zjednoczonych Ameryki, które jest oparte na protekcjonistycznym *Jones Act*. Zgodnie z tą ustawą z 1920 r. żegluga kabotażowa jest dozwolona tylko dla statków zbudowanych w USA.

Wszystkie państwa członkowskie UE wprowadzają takie rozwiązania prawne, które są zgodne z prawem UE oraz prawem krajowym, ale też uwarunkowaniami charakterystycznymi dla poszczególnych państw.

W wielu państwach członkowskich UE funkcjonują przepisy dotyczące preferencyjnej stawki VAT w szerszym stopniu wykorzystujące możliwości, jakie daje dyrektywa 2006/112. Przykładem są Francja i Niemcy.

W Hiszpanii funkcjonuje system podatkowy stosowany do niektórych umów leasingu finansowego, zwany również „hiszpańskim systemem leasingu podatkowego”, który służy wsparciu finansowania budowy statków. Hiszpański system dotyczy finansowania budowy statków poprzez strukturę dwóch pośredników i umożliwienie przedsiębiorstwom żeglugowym otrzymania rabatu w wysokości 20 do 30% od ceny statków budowanych przez hiszpańskie stocznie. W styczniu 2016 r. został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym.

W związku z powyższym konieczne jest stworzenie instrumentów wsparcia przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w Polsce.

Projekt ustawy

Projekt ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych zawiera rozwiązania dotyczące sfery podatkowej, specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków UE, możliwych do zastosowania na gruncie prawa krajowego i uwarunkowań międzynarodowych, w tym w szczególności unijnych.

W treści projektu ustawy przewiduje się szersze niż obecnie stosowanie 0% stawki w zakresie podatku od towarów i usług (VAT) w odniesieniu do szeroko rozumianej produkcji okrętowej i komplementarnej. Przy budowie nowych jednostek pływających należy możliwie rozszerzyć katalog rodzajów jednostek, do których będzie można stosować stawkę preferencyjną VAT.

W zakresie podatku dochodowego od osób prawnych – CIT oraz podatku dochodowego od osób fizycznych (w odniesieniu do podatników prowadzących pozarolniczą działalność gospodarczą) – PIT, projekt przewiduje możliwość wyboru między podatkiem CIT lub PIT

a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji – w wysokości 1%. Wybór tej formy opodatkowania następować będzie przez złożenie przez przedsiębiorcę oświadczenia. W przypadku złożenia oświadczenia, zmiana formy opodatkowania możliwa będzie nie wcześniej niż po upływie 3 lat. Podobny mechanizm przewidziany jest obecnie w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym.

Ponadto projekt przewiduje mechanizm objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów, na których prowadzona jest produkcja okrętowa i komplementarna.

Ponadto projekt przewiduje dokonanie korekty zasad dotyczących możliwości korzystania z kredytu technologicznego oraz premii technologicznej przez branżę produkcji okrętowej.

Uzasadnienie szczegółowe

Art. 1. Przedstawia zakres regulacji, tj. formy aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

Art. 2. Wprowadza definicję statku na potrzeby rozdziału 2 ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Definicja zawiera możliwie szerokie odniesienie do statku, określając go jako jednostkę pływającą używaną do żeglugi morskiej lub śródlądowej, a także obejmuje swoim zakresem znaczeniowym platformy wiertnicze i produkcyjne. Przepis wprowadza kryterium długości kadłuba – 5 metrów, które pozwoli na wykluczenie spośród desygnatów tego zbioru bardzo małych jednostek i urządzeń, które mogłyby zostać uznane za statek, gdyby nie wprowadzono takiego ograniczenia. Długość kadłuba określona na 5 metrów opiera się przede wszystkim o wymogi wprowadzane w odniesieniu do bezpieczeństwa żeglugi. Ponadto przyjęta długość 5 m wynika z regulacji zawartej w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66), której art. 39 § 1 stanowi, że statek używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 5 m, nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów ani do rejestru prowadzonego przez urząd morski.

Przepis określa ponadto zakres podmiotowy opodatkowania zryczałtowanym podatkiem, określając pojęcie przedsiębiorcy okrętowego, używane w dalszych przepisach ustawy.

W artykule zdefiniowano również „budowę statku” jako budowę nowego, kompletnego i zdolnego do żeglugi statku.

Zdefiniowana została przebudowa statku. Kryteria przebudowy wprowadzone w treści przedmiotowego artykułu mają na celu ograniczenie działalności determinującej możliwość

wyboru zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji jedynie dla przebudowy o dużej wartości i wymagającej określonego czasu. Jej wartość całkowita powinna wynosić co najmniej pięć milionów euro lub polegać na zmianie przeznaczenia statku lub zmianie źródła napędu.

Art. 3. Wskazuje zakres podmiotów, które mogą korzystać z opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji. Określa rodzaje działalności, których dotyczy przedmiotowy podatek, tj. budowę gotowych do eksploatacji statków lub przebudowę statków zgodnie z kryteriami zawartymi w art. 2.

Dodatkowo przepis wprowadza konieczność stwierdzenia faktu budowy statku oraz jej zakończenia, a także faktu przebudowy statku oraz jej zakończenia zgodnie z treścią tego przepisu. Takie rozwiązanie jest niezbędne do weryfikacji możliwości podjęcia decyzji o wyborze zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji oraz zabezpiecza pewność obrotu i działalności gospodarczej. Właściwy certyfikat będzie wydawany na wniosek przedsiębiorcy przez właściwego terytorialnie dla miejsca budowy lub przebudowy statku dyrektora urzędu morskiego, a w przypadku statku przeznaczonego wyłącznie do żeglugi śródlądowej – właściwy terytorialnie dla miejsca budowy lub przebudowy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Takie rozwiązania mają służyć przede wszystkim przedsiębiorcom, w sposób możliwie najbardziej klarowny wyjaśniając kwestie właściwości organu właściwego do wydania certyfikatu.

Artykuł zawiera również upoważnienia ustawowe do wydania rozporządzenia ustalającego wzór ww. certyfikatów.

Zawarte w treści tego artykułu przepisy mają służyć zabezpieczeniu przed nadużywaniem rozwiązań wspomagających przedsiębiorców oraz dodatkowo aktywizować możliwie jak najpełniej polski sektor budownictwa okrętowego i produkcji komplementarnej.

Art. 4. Określa podstawę opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji. Z racji na ryczałtowy charakter podatku, opodatkowany zostanie przychód należny przedsiębiorcy. Przepis dookreśla ponadto, w ust. 2, moment powstania przychodu należnego opodatkowanego podatkiem zryczałtowanym.

Artykuł określa również datę powstania przychodu należnego. Jest to dzień wydania rzeczy lub wykonania usługi, ale nie później niż dzień wystawienia faktury albo uregulowania płatności w całości. Oznacza to, że przedsiębiorcy okrętowi nie będą obowiązani do opłacania podatku w przypadku płatności częściowych, poprzedzających ostateczne uregulowanie płatności.

Takie rozwiązanie pozwoli na dysponowanie przez przedsiębiorców okrętowych większą ilością środków finansowych na prowadzenie działalności.

Artykuł stanowi, że w przypadku nieuzyskania certyfikatów określonych w art. 3 ust. 2 przychód należny podlega opodatkowaniu zgodnie z przepisami o podatku dochodowym od osób fizycznych albo podatku dochodowym od osób prawnych od pierwszego dnia miesiąca roku podatkowego, w którym przedsiębiorca okrętowy wybrał opodatkowanie w formie zryczałtowanego podatku. Ponadto w takim przypadku nie stosuje się przepisów ustawy – Ordynacja podatkowa o zaległości podatkowej za okres od pierwszego dnia miesiąca, w którym przedsiębiorca okrętowy wybrał opodatkowanie w formie zryczałtowanego podatku do końca miesiąca, w którym przedsiębiorca okrętowy nie uzyskał ww. certyfikatu.

Artykuł stanowi także, że w przypadku przedsiębiorców okrętowych przychód należny określa się proporcjonalnie do prawa takiego przedsiębiorcy w udziale w zysku spółki. W przypadku braku przeciwnego dowodu przyjmuje się, że prawa do udziału w zysku spółki są równe.

Art. 5 wskazuje wysokość stawki zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji na 1%. Wymiar podatku w tej wysokości uwarunkowany jest specyfiką branży, która przejawia się m.in. w pracy na małym marginesie zysku. Ustalenie takiego wymiaru podatku jest wynikiem analiz wskazujących na osiągnięcie optymalnej realizacji głównego celu projektowanego instrumentu wsparcia, a przez to skuteczną aktywizację przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

Art. 6 określa tryb składania przez przedsiębiorców oświadczenia o opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji, w tym termin zależny od faktu prowadzenia lub rozpoczynania działalności przez przedsiębiorcę, oraz określa zakres informacji, jakie powinny być zawarte w oświadczeniu. Właściwym organem w sprawach zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji podatku będzie naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego. Przepis wprowadza regulację, wedle której oświadczenie będzie składane w terminie do 20 dnia pierwszego miesiąca pierwszego roku podatkowego okresu opodatkowania. Przepis odnosi się również do zagadnień związanych z informowaniem organu podatkowego o zmianach związanych z oświadczeniem oraz reguluje tryb działania w przypadku zakończenia działalności determinującej możliwość wyboru zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji.

Art. 7 stanowi, że okres opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji nie może być krótszy niż kolejne 3 lata podatkowe. W zadeklarowanym przez

przedsiębiorcę okresie opodatkowania nie będzie możliwa rezygnacja z systemu zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji.

W artykule tym zawarta została również regulacja odnosząca się do możliwości ponownego wyboru zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji. Ponowny wybór opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji może nastąpić nie wcześniej niż po upływie pierwszego roku, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym przedsiębiorca zakończył działalność opodatkowaną zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji.

Brzmienie przedmiotowego artykułu wiąże się z faktem, że przedsiębiorca ma prawo wyboru formy opodatkowania. W przypadku nieskorzystania z możliwości opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji, przedsiębiorca podlega opodatkowaniu na zasadach ogólnych.

Treść tego artykułu ma na celu z jednej strony zapewnienie trwałości przyjętych rozwiązań podatkowych, stworzenie zachęty do przyjęcia zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji, z drugiej strony odpowiada faktycznym uwarunkowaniom dotyczącym budownictwa okrętowego. Okres trzech lat jest z reguły wystarczający na wybudowanie nowego statku od podstaw.

Art. 8 określa obowiązek dla przedsiębiorców opodatkowanych zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji – podmioty takie będą ustalać wysokość należnego przychodu na podstawie ksiąg podatkowych prowadzonych zgodnie z odrębnymi przepisami.

Przepis ustala również zasady ustalania wysokości przychodu w przypadku przedsiębiorców okrętowych będących osobami fizycznymi, którzy na podstawie odrębnych przepisów nie są zobowiązani do prowadzenia ksiąg podatkowych. Ma być ona ustalana na podstawie prowadzonej odrębnie za każdy rok podatkowy ewidencji przychodów zawierającej co najmniej numer kolejnego wpisu, datę uzyskania przychodu, wysokość przychodu należnego. Przepis stanowi też, iż w przypadku prowadzenia działalności w formie spółki cywilnej albo jawnej to ta spółka prowadzi ewidencję przychodów.

Art. 9 wprowadza zasady prowadzenia wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z działalnością w zakresie budowy i przebudowy statków. Ponadto artykuł zawiera delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wydania rozporządzenia, w którym określi sposób prowadzenia tego wykazu.

Art. 10 określa właściwość organu podatkowego. Będzie to naczelnik urzędu skarbowego właściwy w sprawach podatku dochodowego.

Art. 11 zawiera zasady dotyczące opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w przypadku przekształceń przedsiębiorcy korzystającego z tego podatku. Treść artykułu wprowadza regulacje dotyczące odpowiednio – połączenia przedsiębiorców korzystających z opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji, przejęcia przedsiębiorcy korzystającego z opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji przez innego przedsiębiorcę korzystającego z tego podatku. Wreszcie reguluje zagadnienie połączenia przedsiębiorcy opodatkowanego zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji z przedsiębiorcą, który nie korzysta z opodatkowania tym podatkiem.

Art. 12 reguluje kwestie związane z obliczaniem zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji. Stanowi, że podatek należy wpłacać bez wezwania do urzędu skarbowego w terminie do 20 dnia każdego miesiąca za miesiąc poprzedni, a za ostatni miesiąc roku podatkowego – w terminie złożenia zeznania. Przepis ustala też do końca pierwszego miesiąca następnego roku podatkowego obowiązek złożenia zeznania według ustalonego wzoru, o wysokości zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji należnego za dany rok podatkowy. Treść tego artykułu stanowi również, że zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji wynikający z zeznania jest podatkiem należnym za dany rok podatkowy.

Art. 13 wprowadza delegację ustawową do wydania stosownych przepisów wykonawczych. Zawiera upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej wzoru zeznania podatkowego dotyczących zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji oraz wzoru oświadczenia o wyborze opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji.

Art. 14 wprowadza zgodną z prawem UE zasadę, że wyboru opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności zryczałtowanego podatku z rynkiem wewnętrznym.

Art. 15 wprowadza zmiany do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.). Wprowadzono przepis wyłączający

stosowanie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych do przychodów przedsiębiorcy opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Ponadto uzupełniony został katalog wynikający z zastosowania określonych ustaw do małżonków, osoby samotnie wychowującej dzieci lub do jej dziecka oraz wyłączeń wynikających z konieczności zachowania spójności systemu podatkowego.

Podatnicy będący przedsiębiorcami prowadzącymi działalność opodatkowaną zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji oraz inną działalność opodatkowaną podatkiem dochodowym będą obowiązani w prowadzonej księdze albo w prowadzonych księgach rachunkowych wyodrębnić przychody i związane z nimi koszty na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji i podatkiem dochodowym. Takie rozwiązanie jest logicznym następstwem wprowadzenia nowego podatku oraz konieczności zachowania spójności systemu podatkowego.

Ponadto wprowadzono zmianę w zakresie przepisów dotyczących amortyzacji w celu dostosowania regulacji do rozwiązań przewidzianych w niniejszej ustawie.

Art. 16 wprowadza zmiany do ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.). Zmiany te wynikają z wprowadzenia zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji oraz możliwości dokonania wyboru między tym podatkiem a podatkiem dochodowym od osób prawnych (CIT). Analogicznie jak w art. 15 wyłączono stosowanie przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych do przychodów opodatkowanych na zasadach wynikających z ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Konieczne jest także zobowiązania podatnika do wyodrębnienia przychodów i związanych z nimi kosztów na poszczególne rodzaje działalności podlegającej opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji i podatkiem dochodowym.

Ponadto wprowadzono zmianę w zakresie przepisów dotyczących amortyzacji w celu dostosowania regulacji do rozwiązań przewidzianych w niniejszej ustawie.

Art. 17 przewiduje wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 282).

Celem zmiany ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych, zwanej dalej „ustawą o sse”, jest w szczególności:

- umożliwienie objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów stanowiących własność podmiotów innych niż Skarb Państwa, jednoosobowa spółka Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego albo związku komunalnego lub będących w użytkowaniu wieczystym zarządzającego albo jednoosobowej spółki Skarbu Państwa, jeśli w wyniku inwestycji będzie prowadzona działalność w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych,
- dodanie możliwości zwiększenia obszaru strefy na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki złożony na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w przypadku gdy ma to na celu rozwój budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych.

Art. 5 ust. 1 ustawy o sse ustanawia generalną zasadę, zgodnie z którą sse może być utworzona wyłącznie na gruntach stanowiących własność zarządzającego strefą, Skarbu Państwa oraz jednoosobowej spółki Skarbu Państwa lub samorządu terytorialnego lub będących w użytkowaniu wieczystym zarządzającego albo jednoosobowej spółki Skarbu Państwa. Od tej reguły art. 5 ust. 3 wprowadza wyjątki polegające na możliwości ustanowienia strefy na gruntach innych niż wymienione w ust. 1 (tzw. gruntach prywatnych), o ile planowana do realizacji inwestycja spełni określone wymogi (m.in. związane z wielkością nakładów inwestycyjnych, liczbą utworzonych miejsc pracy, poziomem innowacyjności czy rodzajem prowadzonej działalności).

Powyższy stan prawny znacząco ogranicza możliwość rozwoju budownictwa okrętowego i przemysłów komplementarnych, gdyż tytuł prawny do gruntów, na których działalność ta jest lub mogłaby być prowadzona, w wielu przypadkach należy do podmiotów innych niż wymienione w art. 5 ust. 1 ustawy o sse. Z racji uwarunkowań historycznych najbardziej atrakcyjne grunty o dużym potencjale inwestycyjnym należą do podmiotów, które utraciły charakter jednoosobowych spółek Skarbu Państwa (tereny postoczniowe, poprodukcyjne etc.)

Dlatego do katalogu wyjątków z ust. 3 proponuje się dodać inwestycje, w wyniku których będzie prowadzona działalność w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych.

Ponadto projekt przewiduje możliwość objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów, na których prowadzona jest produkcja okrętowa lub komplementarna. Przedłożenie Radzie Ministrów wniosku ministra właściwego do spraw gospodarki w celu zmian granic danej

specjalnej strefy ekonomicznej będzie możliwe na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Wprowadzenie postulowanych zmian do ustawy o sse spowoduje konieczność zmiany rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorcom okrętowym działającym na podstawie zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenach specjalnych stref ekonomicznych. Celem tej regulacji jest umożliwienie prowadzenia działalności przez sektor budownictwa okrętowego na terenach specjalnych stref ekonomicznych.

Art. 18 wprowadza zmiany do ustawy z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. poz. 930, z późn. zm.). Zmiany wynikają z wprowadzenia zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji i dotyczą zasad prowadzenia ewidencji w sytuacji, w której przedsiębiorcy okrętowi prowadziliby również działalność opodatkowaną ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych.

Art. 19 wprowadza zmiany do art. 83 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. poz. 1054, z późn. zm.). Zmianie ulegają przepisy ust. 1 pkt 1–4.

Przewiduje się rozszerzenie katalogu jednostek pływających, dla budowy i wyposażenia których zastosowanie będzie miała stawka podatku od towarów i usług w wysokości 0%. Dla przemysłu okrętowego najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby objęcie stawką VAT w wysokości 0% maksymalnie szerokiego zakresu tej produkcji. Nowe brzmienie jak najlepiej oddaje możliwości wynikające z treści dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.), w szczególności art. 148. Pozwoli to na jak najszersze skorzystanie z możliwości zastosowania stawki podatku VAT w wysokości 0%, jednocześnie pozostając w zgodzie z prawem UE. W aktualnie obowiązujących przepisach typy statków objęte stawką VAT w wysokości 0% są enumeratywnie wymienione w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. a–g ustawy o podatku od towarów i usług.

Aktualnie stawkę 0% stosuje się do:

- 1) pełnomorskich liniowców pasażerskich, pełnomorskich statków wycieczkowych i tym podobnych jednostek pływających do przewozu osób; pełnomorskich promów wszelkiego typu (PKWiU ex 30.11.21.0);

- 2) pełnomorskich tankowców do przewozu ropy naftowej, produktów przerobu ropy naftowej, chemikaliów oraz gazów skroplonych (PKWiU ex 30.11.22.0);
- 3) pełnomorskich chłodniowców, z wyłączeniem tankowców (PKWiU ex 30.11.23.0),
- 4) pozostałych statków pełnomorskich do przewozu ładunków suchych (stałych), z wyłączeniem barek morskich bez napędu (PKWiU ex 30.11.24.0);
- 5) pełnomorskich statków rybackich, pełnomorskich statków przetwórci oraz pełnomorskich pozostałych jednostek pływających do przetwarzania lub konserwowania produktów rybołówstwa (PKWiU ex 30.11.31.0);
- 6) pchaczy pełnomorskich (PKWiU ex 30.11.32.0);
- 7) statków szkolnych i badawczych rybołówstwa morskiego oraz statków ratowniczych morskich (PKWiU 30.11.33.0).

Projekt, rozszerzając tę listę, uwzględnia ograniczenia wynikające z ww. dyrektywy 2006/112/WE. Ta zmiana będzie korzystna dla przemysłu okrętowego, ponieważ budowanych jest wiele innych typów jednostek niż wymienionych w polskich przepisach, które nie korzystają z obniżonej stawki VAT. Jednocześnie ograniczenia te nie wynikają bezpośrednio z dyrektywy.

Proponuje się zatem rozszerzenie istniejącego obecnie wykazu jednostek pływających poprzez wskazanie jedynie przykładowego katalogu tych jednostek, przy czym obecne preferencje dla środków transportu morskiego, rybołówstwa morskiego i statków ratowniczych morskich nie byłyby ograniczone.

Sformułowanie „jednostek do celów handlowych, przemysłowych” przeznaczonych do żeglugi na pełnym morzu, zawarte w art. 148 dyrektywy ma znacznie szersze zastosowanie niż aktualnie obowiązujące przepisy ustawy o VAT. Przykładowo w chwili obecnej stawka VAT w wysokości 0% nie obowiązuje dla dostaw holowników, równocześnie obowiązując dla dostaw pchaczy pełnomorskich. Proponuje się zatem objąć tą stawką m.in. takie jednostki jak holowniki pełnomorskie czy lodołamacze pełnomorskie.

Jednocześnie proponuje się odejście od warunku dostawy jednostek pływających na rzecz armatorów morskich, który to warunek nie wynika wprost z ww. dyrektywy 2006/112/WE i powoduje ograniczenie w stosowaniu preferencyjnej stawki podatku VAT. Istotą tej preferencji jest bowiem używanie danej jednostki do określonych celów, tj. do żeglugi na pełnym morzu i przewożenia odpłatnie pasażerów lub w celach handlowych, przemysłowych lub do połowów, jak również do celów ratowniczych i udzielania pomocy na morzu oraz do

rybołówstwa przybrzeżnego. Zatem tylko takie wykorzystanie jednostek jest warunkiem skorzystania z 0% stawki VAT przy ich dostawie.

Rozszerzając katalog jednostek pływających mieszczących się w art. 83 ust. 1 pkt 1 ustawy o VAT, umożliwia się skorzystanie z preferencyjnej stawki VAT dostawcom części oraz wyposażenia do tego typu jednostek, zarówno nowo budowanych, jak i eksploatowanych. Proponuje się doprecyzowanie przepisu art. 83 ust. 1 pkt 3, w którym stawka VAT w wysokości 0% stosowana będzie do dostawy części i wyposażenia, jeżeli są one wbudowywane w te jednostki lub służą ich eksploatacji. Będzie to korzystne przede wszystkim dla stoczni, ponieważ poprawi się ich płynność finansowa (zamawiane części i wyposażenie do większej liczby statków byłoby kupowane przez stocznie w cenach netto).

Jednocześnie projekt zawiera analogiczne rozwiązania w zakresie importu jednostek pływających, ich części i wyposażenia (zmiana do art. 83 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o podatku od towarów i usług).

Art. 20 Wprowadza zmiany do ustawy z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1710).

Zmiany te wynikają z konieczności dopuszczenia branży budownictwa okrętowego do możliwości korzystania z pomocy regionalnej, w ramach kredytu na innowacje technologiczne. W chwili obecnej, w związku z przepisem art. 3 ust. 2 tej ustawy, premia technologiczna nie może zostać udzielona na działalność w sektorze budownictwa okrętowego. Jest to wynikiem ujęcia w treści tego przepisu jako jedyne punktu odniesienia rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1 – GBER). W oparciu o *Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014 – 2020* (Dz. Urz. UE C 209 z 23.07.2013, str. 1), które dopuszczają, po notyfikacji KE, możliwość wsparcia sektora budownictwa okrętowego, Rada Ministrów będzie mogła wydać rozporządzenie określające warunki udzielania kredytu technologicznego oraz premii technologicznej przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie budownictwa okrętowego. Wprowadzenie takiego rozwiązania zwiększy możliwość pozyskiwania wsparcia z funduszy UE bezpośrednio w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Kredyt ten stanowi poddziałanie 3.3.2 Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój na lata 2014–2020 (PO IR). Wsparcie w ramach poddziałania 3.2.2 PO IR stanowi regionalną pomoc inwestycyjną w rozumieniu art. 14 GBER oraz pomoc na usługi doradcze na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw w rozumieniu art. 18 GBER i udzielane jest na podstawie ustawy

z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1710). W związku z przepisem art. 3 ust. 2 ww. ustawy, premia technologiczna nie może zostać udzielona na działalność w sektorze budownictwa okrętowego.

Art. 21 stanowi przepis przejściowy utrzymujący w mocy przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 5 ust. 4 ustawy o sse.

Art. 22 stanowi o dacie wejścia w życie ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Będzie to dzień 1 stycznia 2017 r., który przede wszystkim wynika z faktu, że przedmiotowa ustawa wprowadza zmiany podatkowe.

Do oceny zgodności pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstw z sektora stoczniowego będą mogły mieć zastosowanie bezpośrednio przepisy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, tj. art. 107 ust. 3 lit. c TFUE, na podstawie którego za zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

Nazwa projektu
Projekt ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Katarzyna Krzywda
Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
tel. 22 630 16 39; e-mail: katarzyna.krzywda@mgm.gov.pl

Data sporządzenia

01.04.2016 r.

Źródło

Exposé Premiera

Nr w wykazie prac UA20

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) Konieczność wsparcia rozwoju przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, tj. zapewnienia ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla:
 - i) rozwoju istniejących i stworzenia nowych polskich podmiotów gospodarczych posiadających zdolność zawierania i realizowania kontraktów na budowę statków morskich i śródlądowych, w tym obsługi gwarancyjnej i serwisowej, jako produktu finalnego powstałego na terytorium RP, jak również dla
 - ii) rozwoju i stworzenia podmiotów w ramach produkcji komplementarnej.

Proponowane rozwiązania powinny także stymulować rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących nowe innowacyjne typy statków szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych (stosowanie alternatywnych niskoemisyjnych paliw, rozwiązania dla uzyskania czystości spalin i wód balastowych, jednostki o napędzie hybrydowym lub w pełni elektrycznym).

Mają one również na celu zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania (ang. *level playing field*) polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych – w szczególności ze strony silnie wspierających produkcję okrętową państw Azji Wschodniej.

- 2) Potrzeba zaktywizowania osób, które po likwidacji stoczni produkcyjnych pozostają bez pracy i korzystają obecnie ze świadczeń społecznych. Podkreślić należy, iż jest to ostatni moment dla interwencji państwa – ze względu na fakt, iż duża część osób związanych z produkcją okrętową odchodzi obecnie na emeryturę bądź traci uprawnienia ze względu na niewykonywanie zawodu. Sytuacja taka grozi utratą cennego, gromadzonego przez polskich przedsiębiorców przez lata, *know how*. Brak interwencji spowoduje, że w ciągu kilku lat przemysł okrętowy w Polsce będzie praktycznie nie do odbudowania.

W efekcie powstaną warunki ekonomiczne i prawne pozwalające na rozwój przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w Polsce, a tym samym rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych związanych z budownictwem okrętowym oraz wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników.

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

Projekt przewiduje wprowadzenie następujących instrumentów wsparcia rozwoju sektora:

- 1) 0% stawki VAT na produkcję, import, części i wyposażenie dla jak najszerszego katalogu jednostek pływających, zgodnie z dyrektywą VAT. Rozszerzenie preferencji podatkowej dotyczyć będzie takich typów statków jak np. holowniki pełnomorskie, lodołamacze pełnomorskie oraz obejmie wszystkie dostawy (obecnie tylko na rzecz armatorów). Rozszerzając katalog statków objętych preferencyjną stawką podatku VAT, umożliwi się produkcję tych statków z niższym zaangażowaniem środków finansowych na pokrycie zakupów z nimi związanych;
- 2) możliwość wyboru między CIT lub PIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1% do budowy i przebudowy statków na określonych warunkach (po decyzji KE o zgodności z rynkiem wewnętrznym). Wybór tej formy opodatkowania następować będzie przez złożenie przez

przedsiębiorcę oświadczenia. W przypadku złożenia oświadczenia, zmiana formy opodatkowania możliwa będzie nie wcześniej niż po upływie 3 lat. Podobny mechanizm przewidziany jest obecnie w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym;

- 3) mechanizm objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów dla działalności w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych. Przedłożenie Radzie Ministrów wniosku ministra właściwego do spraw gospodarki w celu zmian granic danej specjalnej strefy ekonomicznej będzie możliwe na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 4) dopuszczenie branży okrętowej do możliwości korzystania ze środków UE, tj. kredytu technologicznego oraz premii technologicznej (po decyzji KE o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym).

Projekt pozwoli na utworzenie przynajmniej ok. 3 tysięcy miejsc pracy w przemyśle okrętowym i przemysłach komplementarnych, co przełoży się wpływy do sektora finansów publicznych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych.

Ponadto zaktywizowana zostanie grupa osób, która po likwidacji stoczni produkcyjnych pozostaje bez pracy i korzysta obecnie ze świadczeń społecznych.

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

Państwa na świecie stosują różne instrumenty wsparcia przemysłu stoczniowego.

Rządy państw Dalekiego Wschodu dzięki swoim długofalowym, planowanym i konsekwentnie realizowanym działaniom mają znaczący udział w osiągnięciu przez ich przemysły okrętowe dominującej pozycji na rynku nowo budowanych jednostek pływających różnego typu.

Przeprowadzona na podstawie opracowań OECD analiza polityki wsparcia państwa dla przemysłu stoczniowego w dominujących w sektorze krajach Dalekiego Wschodu, to jest Chin, Korei Południowej i Japonii, wykazuje widoczne znaczące zaangażowanie rządowe na szczeblu ministerstw i/lub instytucji utworzonych z inicjatywy rządów w definiowaniu i realizacji polityki, planów i programów rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego oraz urządzeń wyposażenia okrętowego. Ta polityka i plany opracowywane są w ścisłej współpracy z przedstawicielami przemysłu (Japonia, Korea Południowa) i zawierają istotne działania wsparcia rządowego, zarówno w celu osiągnięcia ambitnego udziału na międzynarodowym rynku budowy statków, jak i w celu utrzymania zdobytej pozycji rynkowej w czasach kryzysów i pokryzysowych. Były to i są nadal działania podejmowane już wiele lat temu, początkowo w Japonii, potem w Korei Południowej i kolejno w Chinach, a następnie kontynuowane przez dziesięciolecia i modyfikowane i/lub uzupełniane w zależności od bieżącej kondycji branży w kraju i na świecie.

Inny charakter ma wsparcie przemysłu stoczniowego w Stanach Zjednoczonych Ameryki, które jest oparte na protekcyjnym *Jones Act*. Zgodnie z tą ustawą z 1920 r. żegluga kabotażowa jest dozwolona tylko dla statków zbudowanych w USA.

Wszystkie państwa członkowskie UE wprowadzają takie rozwiązania prawne, które są zgodne z prawem UE oraz prawem krajowym, ale też uwarunkowaniami charakterystycznymi dla poszczególnych państw. W wielu państwach członkowskich UE funkcjonują przepisy dotyczące preferencyjnej stawki VAT w szerszym stopniu wykorzystujące możliwości, jakie daje dyrektywa 2006/112. Przykładem są Francja i Niemcy.

Niemieckie Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii wprowadziło „Wytyczne dla programu dofinansowania – Innowacyjna budowa statków ochroną dla konkurencyjnych miejsc pracy” na podstawie rozporządzenia UE nr 651/2014 w sprawie wyłączeń blokowych wsparcia publicznego. Z własnych środków budżetowych uruchomiono program pomocowy dla przemysłu stoczniowego w formie dotacji na eksperymentalne prace rozwojowe i innowacyjne.

Wykorzystano przy tym możliwość niezgłaszania do KE wsparcia publicznego na innowacje i działalność B+R jako formy wsparcia podlegającej pod wyłączenie, zachowując jednocześnie wskazane progi intensywności pomocy publicznej (do 15 mln EUR pomocy na działalność innowacyjną dla jednego podmiotu). Siłą ww. programu jest jego uruchomienie i realizacja w oparciu o uznanie przez rząd niemiecki przemysłu stoczniowego (stocznie, poddostawcy,

kooperanci) jako jednego z priorytetowych i strategicznych sektorów dla gospodarki narodowej Niemiec.

W Hiszpanii funkcjonuje system podatkowy stosowany do niektórych umów leasingu finansowego, zwany również „hiszpańskim systemem leasingu podatkowego”, który służy wsparciu finansowania budowy statków. Hiszpański system dotyczy finansowania budowy statków poprzez strukturę dwóch pośredników i umożliwienie przedsiębiorstwom żeglugowym otrzymania rabatu w wysokości 20 do 30% od ceny statków budowanych przez hiszpańskie stocznie. W styczniu 2016 r. został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zakłady przemysłu okrętowego	Ok. 150	Insigos (Internetowy System Informacji Gospodarczej) – https://insigos.mg.gov.pl/Glowna.aspx	Zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego.
Przedsiębiorstwa uczestniczące w dostawach dla przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej	Ok. 5000	Szacunki własne MG MiZS	Zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.
Polskie podmioty potencjalnie zainteresowane budową statków w Polsce	Wielkość trudna do oszacowania. Związek Armatorów Polskich liczy obecnie 16 członków.	www.polshipowners.pl/Wykaz_Czlonkow-ab2-5.html	Umożliwienie budowy statków w Polsce na konkurencyjnych – względem panujących w innych krajach – warunkach. Brak konieczności budowy zagranicznej struktury korporacyjnej dla celów podatkowych.
Zagraniczne podmioty potencjalnie zainteresowane budową statków w Polsce	Obecnie w eksploatacji znajduje się ok. 50 000 statków handlowych, eksploatowanych zazwyczaj w oparciu o podmioty będące właścicielem jednego statku – tzw. <i>one ship companies</i> .	Dane dot. statków – Międzynarodowa Izba Żeglugi – International Chamber of Shipping (ICS) www.ics-shipping.org	Umożliwienie budowy statków w Polsce na konkurencyjnych – względem panujących w innych krajach – warunkach.
Specjaliści w zakresie produkcji okrętowej i komplementarnej	Zgodnie z danymi GUS, w produkcji okrętowej zatrudnionych jest obecnie 32 342 osób. Wprowadzenie przewidzianych w projekcie ułatwień	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej – GUS, 2015 r.	Umożliwienie stabilnego zatrudnienia w polskim przemyśle okrętowym i przemysłach komplementarnych.

	ma na celu wzrost liczby zatrudnionych.		
Skarb Państwa	1	-	Przewiduje się dodatkowe wpływy wynikające np. z podatków podatku dochodowego od płacy osób nowozatrudnionych.

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

Z uwagi na pilność procedowania projektu nie zostały przeprowadzone konsultacje poprzedzające jego przygotowanie.

W dniu 23 lutego 2016 r. w Warszawie odbyła się konferencja, podczas której przedstawiono przedstawicielom branży założenia rozwiązań zastosowanych w przedmiotowym projekcie ustawy.

W dniu 14 marca 2016 r. w Szczecinie dokonana została prezentacja projektu ustawy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	78,63	80,06	81,88	84,33	86,96	89,91	92,87	95,97	99,18	102,50	892,31
budżet państwa	0	-0,07	-0,20	-0,31	-0,37	-0,42	-0,44	-0,46	-0,46	-0,44	-0,43	-3,61
JST	0	1,88	1,83	1,80	1,82	1,85	1,91	1,97	2,05	2,14	2,23	19,50
pozostałe jednostki (NFZ)	0	14,17	14,47	14,83	15,29	15,78	16,32	16,86	17,41	17,99	18,58	161,72
pozostałe jednostki (ZUS)	0	57,99	59,20	60,68	62,57	64,57	66,76	68,97	71,24	73,59	76,02	661,59
pozostałe jednostki (FP+FGŚP)	0	4,65	4,75	4,87	5,02	5,18	5,36	5,54	5,72	5,91	6,10	53,10
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (NFZ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (ZUS)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (FP+FGŚP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	0	78,63	80,06	81,88	84,33	86,96	89,91	92,87	95,97	99,18	102,50	892,31
budżet państwa	0	-0,07	-0,20	-0,31	-0,37	-0,42	-0,44	-0,46	-0,46	-0,44	-0,43	-3,61
JST	0	1,88	1,83	1,80	1,82	1,85	1,91	1,97	2,05	2,14	2,23	19,50
pozostałe jednostki (NFZ)	0	14,17	14,47	14,83	15,29	15,78	16,32	16,86	17,41	17,99	18,58	161,72
pozostałe jednostki (ZUS)	0	57,99	59,20	60,68	62,57	64,57	66,76	68,97	71,24	73,59	76,02	661,59
pozostałe jednostki (FP+FGŚP)	0	4,65	4,75	4,87	5,02	5,18	5,36	5,54	5,72	5,91	6,10	53,10
Źródła finansowania	Projektowane rozwiązania nie wiążą się z wydatkami państwa.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Pierwszym rokiem obowiązywania ustawy jest rok 2017.

Na podstawie danych i informacji Ministerstwa Finansów:

- 1) **w zakresie podatku od towarów i usług (VAT)** – brak możliwości oszacowania skutków finansowych z tytułu rozszerzenia stosowania stawki VAT 0% na niektóre jednostki pływające, z uwagi na brak danych dotyczących ich konsumpcji finalnej, gdyż tylko ona podlega obciążeniu tym podatkiem.

Należy przypuszczać, że będą to nieznaczne ujemne skutki dla budżetu państwa.

Objęcie stawką 0% produkcji jednostek pływających i ich części oraz wyposażenia, jak również usług z nimi związanych, w zakresie nieco szerszym od obecnie obowiązującego, będzie powodować ujemne skutki budżetowe **jedynie w takim zakresie, w jakim dostawy te będą dokonywane na rzecz konsumentów ostatecznych lub na rzecz podmiotów nieobjętych opodatkowaniem VAT lub zwolnionych z tego podatku.**

Podatnicy VAT czynni i tak skorzystaliby z możliwości odliczenia podatku naliczonego od dokonywanych zakupów. Należy również zauważyć, że jeżeli sprzedaż jednostek pływających dokonywana będzie na rzecz przedsiębiorców zagranicznych (z państw członkowskich UE lub spoza UE), nie będziemy mieć do czynienia z ujemnymi skutkami budżetowymi, gdyż w tym zakresie i tak obowiązuje stawka VAT w wysokości 0% (odpowiednio dla wewnątrzspółnotowej dostawy towarów, jak i dla eksportu).

- 2) **w zakresie wyboru pomiędzy podatkiem dochodowym od osób fizycznych (PIT) i od osób prawnych (CIT) a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji** w wysokości 1% Ministerstwo Finansów, w oparciu o uzyskane z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dane o liczbie podmiotów przemysłu okrętowego, będących potencjalnymi beneficjentami projektowanego systemu (40 podmiotów), na podstawie deklaracji podatkowych za rok 2014 oraz danych Głównego Urzędu Statystycznego, przeprowadziło analizę wpływu projektowanych rozwiązań na dochody sektora finansów publicznych.

- W roku 2014 **łączny przychód** 40 podmiotów przemysłu okrętowego wykazany w zeznaniach podatkowych wyniósł 3,6 mld zł, co przełożyło się na **łączny wpływ** z tytułu podatku dochodowego od tych podmiotów w wysokości 52 mln zł.
- Z danych Głównego Urzędu Statystycznego, prezentowanych w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej 2015, wynika że **wartość produkcji sprzedanej** statków i części statków pełnomorskich (Tabl. 7.7, części Przemysł stoczniowy) uzyskanej w 2014 r. przez podmioty, w których liczba pracujących przekracza 9 osób, wynosi 837 mln zł. Natomiast wartość **zamówień na remonty** w kwocie 678 mln zł¹⁾. Łącznie wartość ta wynosiła 1 515 mln zł, co odpowiada ok. 43% wartości **łącznego przychodu** wykazanego w zeznaniach podatkowych złożonych za 2014 r. przez 40 podmiotów przemysłu okrętowego.
- Mając na uwadze, że zgodnie z projektem ustawy opodatkowaniu zryczałtowanym podatkiem podlegać będą podmioty prowadzące działalność **w zakresie budowy lub przebudowy** statków, do wyliczenia skutków finansowych projektowanych rozwiązań przyjęto 43% wartości przychodu wykazanego w zeznaniach za 2014 r. analizowanej grupy podmiotów.

Mając na uwadze powyższe, projektowane zmiany spowodowałyby zmniejszenie dochodów sektora finansów publicznych, w porównaniu do stanu obecnego, w **pierwszym roku** obowiązywania regulacji, o:

- **7 mln zł**, przyjmując założenie, że **wszystkie** podmioty (także te, które w roku 2014 wykazały stratę lub odliczyły straty z lat ubiegłych w efekcie czego nie odprowadziły podatku) skorzystałyby z możliwości opodatkowania 1% podatkiem ryczałtowym,
- **14 mln zł**, zakładając iż z projektowanego rozwiązania skorzystają **jedynie te podmioty**, które w wyniku zmiany sposobu opodatkowania odprowadzą podatek w zmniejszonej wysokości, a pozostałe (w tym te, które w roku 2014 wykazały stratę lub odliczyły straty z lat ubiegłych) pozostaną przy obecnym sposobie opodatkowania.

Dla kolejnych lat skutek finansowy uwzględnia planowany wzrost realny PKB.

¹⁾ Wg kursu euro na dzień 31 grudnia 2015 r. Przyjęto całość wartości zamówień 159,2 mln euro, gdyż średnia wartość remontu wynosi 2,3 mln euro (ok. 10 mln zł).

W obliczeniach uwzględniono także wzrost produkcji sprzedanej statków i części statków pełnomorskich o 20%.

3) w zakresie podatku dochodowego od osób fizycznych – w uzasadnieniu wskazano, iż ubytek dochodów sektora finansów publicznych z tytułu projektowanych zmian zostanie zniwelowany poprzez wpływy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych w związku ze wzrostem zatrudnienia (w każdym roku ok. 3 tys. nowych miejsc pracy).

Przyjmując założenie, że nowo zatrudnieni pracownicy pobieraliby wynagrodzenie miesięczne w wysokości średniego wynagrodzenia w sektorze, tj. 5069,96 zł, szacowane dodatkowe dochody sektora finansów publicznych w pierwszym roku obowiązywania regulacji z tytułu:

- podatku dochodowego od osób fizycznych wyniosłyby 14 mln zł, w tym dochody budżetu państwa 7 mln zł, jednostek samorządu terytorialnego 7 mln zł),
- składki na ubezpieczenie zdrowotne wyniosłyby 14 mln zł,
- składek na ubezpieczenia społeczne oraz FP i FGŚP wyniosłyby 62,64 mln zł.

Reasumując, skutek finansowy dla sektora finansów publicznych w pierwszym roku obowiązywania regulacji – przy założeniu, że z projektowanego rozwiązania skorzystają jedynie te podmioty, które w wyniku zmiany sposobu opodatkowania odprowadzą podatek w zmniejszonej wysokości, a pozostałe (w tym te, które w roku 2014 wykazały stratę lub odliczyły straty z lat ubiegłych) pozostaną przy obecnym sposobie opodatkowania oraz zakładając wzrost zatrudnienia ok. 3 tys. nowych miejsc pracy w podmiotach objętych zryczałtowanym podatkiem – wyniosłyby +78,63 mln zł.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	31,86	33,13	34,43	37,06	43,33	376,43
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	129,57	132,29	135,6	144,27	169,87	1 478,31
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wskutek zastosowania zerowej stawki VAT przedsiębiorcy mogą wykorzystać zaoszczędzone w ten sposób fundusze do innych celów. Realizacja programu budowy nowych jednostek na potrzeby krajowe pozwoli na rozwój stoczni, odnowienie niezbędnego potencjału technicznego, wykreowanie nowych miejsc pracy oraz możliwość przekazania wiedzy i doświadczeń zawodowych młodym pracownikom. Dodatkowo pozwoli na rozwój innowacji zarówno dla armatorów, jak i dla stoczni produkcyjnych oraz krajowych biur projektowych. Przyczyni się także do odnowienia floty rybackiej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Tak jak wyżej, z zastrzeżeniem skali produkcji i uciążliwym sektora MŚP raczej w obszarze przemysłów komplementarnych niż stricte produkcji stoczniowej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt pozwoli na utworzenie przynajmniej ok. 3 tysięcy miejsc pracy w przemyśle okrętowym. Ponadto zaktywizowana zostanie grupa osób, która po likwidacji stoczni produkcyjnych pozostaje bez pracy i korzysta obecnie ze świadczeń społecznych.						
	rynek pracy	Projekt pozwoli na utworzenie przynajmniej ok. 3 tysięcy nowych miejsc pracy.						
Niemierzalne		Korzyści dla przedsiębiorstw (stoczni) w postaci możliwości dysponowania większą ilością środków finansowych w trakcie budowy statku.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

W korzyściach dla dużych przedsiębiorców przedstawiono:

- oszczędności z tytułu wyboru formy opodatkowania CIT albo podatek obrotowy 1% oraz
- przychody wynikające z prognozowanego wzrostu produkcji 20%.

Przyjęte źródła danych i założenia:

- dla tych samych założeń co w punkcie 6 odnośnie do wielkości przychodu (43% z 3,5 mld w pierwszym roku) założono 20% wzrost przychodów (szacunek ekspercki) zakłada się, że instrumenty służące aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych stanowią będą zachętą do budowy statków w polskich stoczniach, zarówno na potrzeby krajowe, jak i na eksport.
- przyjęto 6% wskaźnik rentowności produkcji (szacunek ekspercki na podstawie analizy praktyki i realiów działalności w branży budownictwa okrętowego, w zależności od konkretnego przypadku rentowność może być o wiele wyższa, może być niższa. Założone 6% stanowi wartość pozwalającą na uśrednienie danych oraz uzyskanie możliwie najwierniejszego obrazu branży).

W korzyściach dla obywateli przedstawiono dodatkowe dochody z tytułu zatrudnienia netto. Założono, że wyniku wprowadzenia ustawy zatrudnienie w przemyśle okrętowym wzrośnie o 3000 miejsc pracy (szacunek ekspercki na podstawie analizy potrzeb zatrudnienia pracowników w obszarze budowy lub przebudowy statków wynikających z aktywizacji sektora oraz realizacji zamówień, w tym w zakresie analizowanego zapotrzebowania krajowego na nowe jednostki).

Na podstawie Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej 2015 średnia płaca brutto w sektorze wyniosła 5069,96 zł / zatrudnionego.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: projekt przewiduje wydawanie przez odpowiednio dyrektora urzędu morskiego lub urzędu żeglugi śródlądowej certyfikatu potwierdzającego zakończenie budowy statku, jego zdatność do żeglugi oraz fakt wybudowania w Polsce.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt pozwoli na utworzenie przynajmniej ok. 3 tysięcy miejsc pracy w przemyśle okrętowym (więcej tak jak w pkt 7). Ponadto zaktywizowana zostanie grupa osób, która po likwidacji stoczni produkcyjnych pozostaje bez pracy i korzysta obecnie ze świadczeń społecznych.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu	Aktywizacja przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych i związana z nimi reindustrializacja przełoży się na zyski finansowe i społeczne, w tym stworzenie przynajmniej 3 tys. nowych, dobrze płatnych miejsc pracy. Efektem wspierania przemysłu stoczniowego będzie wzrost jego konkurencyjności. Istniejący potencjał projektowy, badawczy, naukowy, organizacyjny i produkcyjny będzie generować rozwiązania innowacyjne, przynoszące zysk przedsiębiorstwom, dające wymierne przewagi konkurencyjne objawiające się stale wzrastającym portfelem zamówień i poziomem sprzedaży. Przełoży się to pozytywnie na sytuację i rozwój regionalny.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów projektowanej ustawy będzie miało miejsce od dnia jej wejścia w życie.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>W ciągu 2 lat od daty wejścia w życie projektowanych przepisów dokonana zostanie ewaluacja efektywności ich funkcjonowania. Obejmie ona następujące wskaźniki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wartość produkcji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, 2) Stworzone miejsca pracy, 3) Powierzchnia zaktywizowanych terenów poprzemysłowych, 4) Bilans dochodów podatkowych rozwiązań. 	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Załącznik 1: Tabela zawierająca wyliczenia kosztów i korzyści stanowi załącznik do OSR.	

kwoty w mln zł	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Wzrost PKB (realny)		104,0%	103,9%	103,8%	103,7%	103,5%	103,3%	103,1%	103,0%	103,0%	
Wzrost PKB (nominalny)		106,5%	106,4%	106,3%	106,2%	106,0%	105,8%	105,6%	105,5%	105,5%	
przychody stoczni wynikający z zeznań za 2014 r. (40 podmiotów)	3 552,73	3 694,84	3 838,94	3 984,82	4 132,26	4 276,89	4 418,02	4 554,98	4 691,63	4 832,38	41 977,50
% przychodu (w uzgodnieniu z MGMIŻŚ)	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	42,65%	
przychody stoczni będące przedmiotem projektowanej ustawy (budowa nowych statków lub przebudowa dokonywana na zasadach określonych w ust. 2 projektu ustawy)	1 515	1 576	1 637	1 700	1 762	1 824	1 884	1 943	2 001	2 061	
podatek należny stoczni wynikający z zeznań za 2014 r. (28 podmiotów) dla części produkcji	22,38	23,28	24,19	25,11	26,04	26,95	27,84	28,70	29,56	30,45	
budżet państwa	17,12	17,81	18,50	19,21	19,92	20,61	21,30	21,96	22,61	23,29	
jst	5,26	5,47	5,68	5,90	6,12	6,33	6,54	6,74	6,95	7,16	
podatek wynikający z zeznań za 2014 r. i w wysokości 1% od przychodu - korzystniejsza forma opodatkowania (niższy podatek)	8,71	9,06	9,41	9,77	10,13	10,48	10,83	11,17	11,50	11,85	102,90
w tym CIT/PIT	1,03	1,07	1,11	1,16	1,20	1,24	1,28	1,32	1,36	1,40	12,17
budżet państwa	0,76	0,79	0,83	0,86	0,89	0,92	0,95	0,98	1,01	1,04	9,03
jst	0,27	0,28	0,29	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	3,14
podatek od wartości sprzedanej produkcji (budżet państwa)	7,68	7,99	8,30	8,61	8,93	9,24	9,55	9,85	10,14	10,44	90,73
różnica między obecnym podatkiem należnym a podatkiem wg korzystniejszej formy opodatkowania	-13,68	-14,22	-14,78	-15,34	-15,91	-16,46	-17,01	-17,53	-18,06	-18,60	-161,59
w tym:											
budżet państwa	-8,68	-9,03	-9,38	-9,74	-10,10	-10,45	-10,80	-11,13	-11,46	-11,81	-102,57
jst	-4,99	-5,19	-5,40	-5,60	-5,81	-6,01	-6,21	-6,40	-6,60	-6,79	-59,02
Skala wzrostu przychodów (założenie MGMIŻŚ)	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
Nowe przychody	303,05	315,17	327,46	339,91	352,48	364,82	376,86	388,54	400,20	412,20	3 580,68
wpływy z CIT/PIT BP	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,20	0,21	1,81
wpływy z CIT/PIT JST	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,63
wpływy podatek od wartości sprzedanej produkcji (BP)	1,54	1,60	1,66	1,72	1,79	1,85	1,91	1,97	2,03	2,09	18,15
Zysk przedsiębiorców (zakładana rentowność 6%)	18,18	18,91	19,65	20,39	21,15	21,89	22,61	23,31	24,01	24,73	214,84
przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej (dynamika realna)		102,1%	102,5%	103,1%	103,2%	103,4%	103,3%	103,3%	103,3%	103,3%	
przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej (dynamika nominalna)		104,6%	105,0%	105,6%	105,7%	105,9%	105,8%	105,8%	105,8%	105,8%	
liczba nowozatrudnionych (MGMIŻŚ)	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	
podatek dochodowy od nowozatrudnionych w przemyśle stoczniowym	13,75	14,04	14,39	14,84	15,31	15,83	16,36	16,90	17,45	18,03	156,90
w tym:											
budżet państwa	6,93	7,07	7,25	7,47	7,71	7,97	8,24	8,51	8,79	9,08	79,02
jst	6,83	6,97	7,14	7,37	7,60	7,86	8,12	8,39	8,66	8,95	77,89
NFZ nowozatrudnionych pracowników	14,17	14,47	14,83	15,29	15,78	16,32	16,86	17,41	17,99	18,58	161,72
ZUS nowozatrudnionych pracowników	57,99	59,20	60,68	62,57	64,57	66,76	68,97	71,24	73,59	76,02	661,59
FP+FGŚP	4,65	4,75	4,87	5,02	5,18	5,36	5,54	5,72	5,91	6,10	
łącznie skutki	78,63	80,06	81,88	84,33	86,96	89,91	92,87	95,97	99,18	102,50	892,31
w tym:											
budżet państwa	-0,07	-0,20	-0,31	-0,37	-0,42	-0,44	-0,46	-0,46	-0,44	-0,43	-3,61
jst	1,88	1,83	1,80	1,82	1,85	1,91	1,97	2,05	2,14	2,23	19,50
pozostałe jednostki (NFZ)	14,17	14,47	14,83	15,29	15,78	16,32	16,86	17,41	17,99	18,58	161,72
pozostałe jednostki (ZUS)	57,99	59,20	60,68	62,57	64,57	66,76	68,97	71,24	73,59	76,02	661,59
pozostałe jednostki (FP+FGŚP)	4,65	4,75	4,87	5,02	5,18	5,36	5,54	5,72	5,91	6,10	53,10
łącznie korzyści pracownicy	129,57	132,29	135,6	139,8	144,27	149,18	154,1	159,19	164,44	169,87	1478,31
łącznie korzyści służb przedsiębiorstwa	31,86	33,13	34,43	35,73	37,06	38,35	39,62	40,85	42,07	43,33	376,43

