

Będzie miejsce dla polityki morskiej państwa

Z **Anną Wypych-Namietko**,
podsekretarzem stanu w Ministerstwie
Infrastruktury, rozmawia **Ewa Grunert**.



- Po 3 latach pracy, mamy ustawę o podatku tonażowym, zatwierdzoną przez Brukselę. Jakie zmiany przyniesie polskim armatorom?

- Przede wszystkim, likwiduje wszelkie wątpliwości co do prawidłowości aktu normatywnego, jakim jest nasza ustawa. Brak notyfikacji stanowił problem. Nie znaczy to, że nie musimy dokonać drobnych korekt. Armatorów zajmujących się żegluga i transportem morskim, zmiany te dotyczyć nie będą, natomiast armatorów zajmujących się usługami holowniczymi i pogłębiarskimi – tak. Ustawę i podatek tonażowy stosuje się w układach międzynarodowych, a usługi holownicze i pogłębiarskie najczęściej są usługami krajowymi. Podatek tonażowy przysługuje wtedy, gdy wychodzą one na rynek międzynarodowy. Pewne nasze propozycje były może zbyt konkurencyjne. Musimy dokonać zmian w kierunku tych rozwiązań, które mają inne państwa członkowskie.

- Do tego, aby bandera narodowa powróciła na nasze statki, brakuje ustawy o zatrudnieniu, nad którą prace też trwają kilka lat. Jakie są powody opóźnień?

- W kadencji tego rządu nie ma opóźnień. Pracujemy nad nią od 2008 r., czyli od momentu ponownego zwołania branżowego Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa. Obrady tego zespołu zwołuje się raz na kwartał. Ponownie został dokonany przegląd zapisów przyszłej ustawy, zlikwidowane zostały poprawki co do których wcześniej strona pracownicza miała wątpliwości oraz powołana została specjalna grupa ekspertów, zajmująca się pisaniem ustawy. Obecnie, projekt wkroczył w fazę uzgodnień społecznych. Mamy jeszcze rok na zakończenie prac. Trudno mi powiedzieć, dlaczego wcześniej ta ustawa nie została zatwierdzona.

- Jakie są więc punkty sporne?

- Do tej pory, pisząc tę ustawę, nie mieliśmy punktów spornych. Problemem do rozwiązania jest takie potraktowanie systemu

ubezpieczeń społecznych marynarzy i podatku dochodowego, aby były one korzystne dla armatorów rejestrujących statki pod polską banderą. Chodzi o uwzględnienie legalnych instrumentów pomocowych państwa, dopuszczalnych w transporcie morskim, a pozwalających na to, aby biznes żeglugowy pod naszą banderą się opłacał. Czyli, na stworzenie takich warunków, które pozwolą zachować konkurencyjność w stosunku do tzw. wygodnych bander.

- Jakie to są warunki?

- Polską banderę wyeliminowały koszty zatrudnienia, ponieważ objęcie marynarzy powszechnym obowiązkiem ubezpieczeń społecznych i powszechnym opodatkowaniem powodowało, że koszt utrzymania marynarza wzrastał o blisko 50%. Problem ten chcieliśmy rozwiązać w ustawie, ale jednocześnie prowadziliśmy prace, które do jej wcześniejszych projektów wdrożyłyby przepisy Międzynarodowej Konwencji Pracy z 2006 r. W praktyce wygląda to tak, że zrobiliśmy implementację konwencji, natomiast dalej szukamy rozwiązań w sprawie podatku i ubezpieczeń. Problem tkwi w znalezieniu takich rozwiązań, które byłyby zgodne z przepisami ministra pracy i polityki społecznej i równocześnie z przepisami podatkowymi. Bardziej skłonny do współpracy byłby minister finansów, w odpowiedzi na naszą propozycję rozdzielenia pensji marynarza na zasadniczą i dodatek morski.

- Taka forma już kiedyś była: pensja i dodatki dewizowe, które teraz zmieniłyby nazwę na morskie.

- Proponujemy pewien model, bazując na dodatku. Może się jednak okazać, że obecnie to rozwiązanie jest nie do zaakceptowania, z powodu przepisów prawa pracy i polityki społecznej. Szukamy rozwiązań, które pozwolą zastosować takie mechanizmy, jak w innych państwach europejskich, gdzie istnieje możliwość refundacji składki ubezpieczenia społecznego, czy innego po-

traktowania podatku dochodowego marynarza, tak jak np. w Danii. Armator może tam przeznaczyć ten zwrot na cele inwestycyjne. Mechanizmy te niekoniecznie muszą znaleźć się w ustawie, ale muszą być tam zapisane pewne regulacje.

- Ale, czy nie wyważamy otwartych już drzwi? Jak pani powiedziała, doskonale funkcjonują systemy podatkowo-ubezpieczeniowe marynarzy w Danii, Norwegii, czy Irlandii. Nie można przenieść tych rozwiązań na nasz grunt?

- Staramy się. Ale każde państwo ma własne rozwiązania. Chcąc przenieść pewne mechanizmy, musimy dostosować zapisy podatkowe i ubezpieczenia marynarzy do polskich realiów. W Polsce jest dość specyficzny system ubezpieczeń, oparty na składkach. W innych państwach łatwiej stosuje się mechanizmy odpisów, czy zwrotów. U nas nie było to nigdy stosowane, więc teraz rząd jest zmuszony do poszukiwania nowych rozwiązań.

- Jak długo jeszcze będą trwały prace nad tym projektem?

- Mamy zamiar wprowadzić projekt do uzgodnień międzyresortowych w pierwszej połowie tego roku, aby do jego końca prace sfinalizować.

- W 2009 r. została podpisana polsko-norweska umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania, która uderza w marynarzy. Artykuł 14 tej umowy stanowi, że „jeśli wynagrodzenie zostało uzyskane w związku z wykonywaniem pracy na pokładzie statku zarejestrowanego w Norwegii w Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS), wynagrodzenie to podlega opodatkowaniu tylko w umawiającym się państwie, w którym odbiorca wynagrodzenia ma miejsce zamieszkania”. Czyli marynarz zapłaci podatek w Polsce?

- Memorandum polsko-norweskie wprowadza różne opcje. Pierwsza: kiedy polski

marynarz pracuje pod banderą norweską narodową; tu armator ma prawo korzystać z odpisu podatkowego, co oznacza, że marynarz praktycznie nie musi płacić podatku. Druga opcja związana jest z banderą NIS. Przy negocjowaniu tej umowy, Norwegowie stali na stanowisku, że nie będą się zajmowali rozliczaniem podatku drugiego rejestru norweskiego. W związku z tym, przerwali opłacanie tego podatku na stronę okrętującego marynarza. Powstała taka sytuacja, że inaczej mogą być traktowani marynarze pod banderą NIS, mustrowani przez firmę zarejestrowaną gdzieś w świecie, a inaczej przez firmę, która jest rejestrowana w Polsce, czy w Norwegii. Marynarz rzeczywiście skazany byłby na opłacanie podatku tylko w Polsce. Brakuje opcji, w której marynarz polski, okrętowany przez norweskie przedsiębiorstwo, na statku pod banderą NIS, zgodnie z przepisami dotyczącymi Norwegów, mógłby rozliczać podatek w Norwegii, z korzyścią dla armatora. I to umknęło przy negocjowaniu umowy.

- Kto taką wadliwą umowę wynegocjował?

- Umowy takie negocjuje minister finansów. Są one konsultowane z innymi resortami, ale w ostatnim momencie zabrakło szczegółowego podglądu. Lepiej została wynegocjowana podobna umowa z Danią, gdzie zabezpieczone zostały interesy armatora.

- Jak teraz wyjść z tego galimatiasu i uchronić marynarzy przed stratami finansowymi?

- Aby umowy te weszły w życie, muszą być ratyfikowane przez obie strony. Szukamy rozwiązania - na razie trudno jest mi powiedzieć, co będzie. Wiadomo jedynie, że umowa nie zostanie ratyfikowana w br.

- Czyli od 1 stycznia br. nic się nie zmieniło?

- Wszystko zostaje tak, jak było, a my szukamy rozwiązania.

- Kolejna sprawa, niekorzystna dla marynarzy, o której była mowa, to składka emerytalna. Marynarze niechętnie, o ile w ogóle, płacą pieniądze na ZUS. Gdy schodzą na ląd i przechodzą na emeryturę, nie mają z czego żyć.

- Ujmujemy ten problem w ramach ubezpieczenia społecznego. Zdecydowane jest stanowisko ministra pracy, który chciałby, aby składki były adekwatne do poziomu uzyskiwanych dochodów. Oczywiście marynarze, którzy do tej pory nie płacili lub szukali różnych dziwnych możliwości, mogą nie mieć żadnego ubezpieczenia i są pozbawieni wszelkich świadczeń. Jednak większość marynarzy stosuje zabezpieczenie finansowe czy to w formie ubezpieczeń kapitałowych, dochodowych, czy gotówkowych.

Marynarz sam sobie składa pieniądze na rentę i emeryturę, dopóki armator nie jest polskim pracodawcą. Kiedy to się zmieni, armator będzie musiał zabezpieczyć składkę emerytalną. I właśnie uporządkowanie tych spraw chcemy zapisać w ustawie o pracy na morzu.

- Polscy marynarze są dosyć drogimi pracownikami. Należy się liczyć z tym, że zwłaszcza szeregowi pracownicy zejść ze statku. Czy mogą liczyć na pracę na lądzie?

- Dużo zależy od inwencji indywidualnej każdego człowieka. Są miejsca pracy, w których można wykorzystać morskie umiejętności. Jest spora grupa małych przedsiębiorstw żeglugowych, które prowadzą usługi typu turystycznego, czy pasażerskiego, w żegludze krajowej. Na stanowiskach oficerskich marynarz może dotrzeć do emerytury. Na pewno jest to zawód, w którym trzeba oceniać swoje szanse, jak w sporcie, gdzie nie można kalkulować swojej kariery na całe życie, tylko trzeba pomyśleć o przekwalifikowaniu. W tym zawodzie trzeba realnie oceniać swoje możliwości fizyczne, czy psychofizyczne. Doświadczeni oficerowie, wysokiej rangi, znajdują miejsca pracy w administracji morskiej, czy firmach żeglugowych. W administracji morskiej odczuwamy brak wysoko kwalifikowanych oficerów, ale nie oferujemy zbyt atrakcyjnych płac. Praca na lądzie jest, ale dla wąskiej grupy.

- W dokumencie rządowym, o strategii rozwoju polityki gospodarczej do 2030 r., sprawy gospodarki morskiej są potraktowane tak marginalnie, że prawie ich w ogóle nie ma. Czy będzie jakaś korekta w tej kwestii?

- Należy się dobrze zastanowić, co to właściwie jest gospodarka morska. Do tej pory, mówiliśmy: stocznie, porty, a dopiero potem - żegluga. A tak - na dobrą sprawę to, co rzeczywiście przynosi wymierne korzyści, to: funkcjonowanie portów, usługi żeglugowe, górnictwo morskie, szeroko rozumiana turystyka morska, rozwój nadmorskich miast i gmin, które dobrze sobie radzą, a których nikt dotychczas do gospodarki morskiej nie zaliczał. Warto też pamiętać, że patrzymy tylko na upadek dwóch wielkich stocznii, podczas gdy nie jesteśmy w stanie wyrazić szacunku małym stoczniom, które dobrze funkcjonują, dobrze sobie radzą na rynku międzynarodowym, kooperują z wieloma innymi stoczniami i tworzą miejsca pracy dla znacznej grupy osób.

- Tak, ale oprócz portu, który jest fragmentem przemysłu morskiego, jest logistyka i spedycja morska. A wszystko potraktowano marginalnie, jakby ludzie opracowujący strategię gospodarczą państwa zapomnieli o tym, że morski przemysł istnieje.

- Nasze głosy i starania są, być może, traktowane proporcjonalnie do wpływów do budżetu państwa. Może wiąże się to z tym, że nie do końca statystycy widzą i potrafią ująć to, co dzieje się od strony morza. Naszym zadaniem na dziś jest przygotowanie dokumentu o polityce morskiej państwa, który będzie ujmował i podnosił rangę tego wszystkiego, co można zaliczyć do gospodarki morskiej. Wydaje mi się, że nasz dokument „Założenia do polityki morskiej” już teraz przedstawia kompleksowo pojęcie „gospodarka morska”. Nie jest to tylko żegluga i stocznie, ale też: energetyka, szkolnictwo, ochrona środowiska, turystyka, rozwój miast i gmin nadmorskich, z ochroną brzegów morskich włącznie. Jest kłopot w ogarnięciu i uporządkowaniu tych zagadnień. W Polsce dotychczas funkcjonowało 50 dokumentów strategicznych, które starały się ujmować sektorowo różne sprawy. Dziś, rząd stara się skomasować te strategie w 8 kierunkowych strategii rozwoju państwa. Mam nadzieję, że będzie tam wyraźne miejsce dla polityki morskiej państwa.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała: **Ewa Grunert**



w w w . m a r l o w . p l