

U S T A W A

z dnia 2019 r.

o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderę

Art. 1. W ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 300, 303 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 11 po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Dobrowolnie ubezpieczeniu chorobowemu podlegają na swój wniosek marynarze objęci dobrowolnymi ubezpieczeniami emerytalnym i rentowym, którzy po zejściu ze statku o polskiej przynależności nie pozostają w stosunku pracy, jeżeli przerwa między rozwiązaniem poprzedniej a nawiązaniem kolejnej marynarskiej umowy o pracę, o której mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616 i 2245), nie trwa dłużej niż 150 dni w danym roku.

2b. Dobrowolnie ubezpieczeniu chorobowemu podlegają na swój wniosek marynarze objęci dobrowolnymi ubezpieczeniami emerytalnym i rentowym zatrudnieni na statkach morskich o obcej przynależności.”;

- 2) w art. 16:

- a) w ust. 1 część wspólna po wyliczeniu otrzymuje brzmienie:

„– finansują z własnych środków, w równych częściach, z zastrzeżeniem ust. 1e, ubezpieczeni i płatnicy składek.”.

- b) po ust. 1d dodaje się ust. 1e–1h w brzmieniu:

„1e. Składki na ubezpieczenia emerytalne marynarzy będących pracownikami, finansują z własnych środków, w równych częściach, ubezpieczeni i budżet państwa za pośrednictwem Zakładu.

1f. Składki na ubezpieczenia rentowe marynarzy będących pracownikami, finansują z własnych środków, ubezpieczeni i budżet państwa za pośrednictwem Zakładu.

1g. Składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy, o których mowa w art. 11 ust. 2a, oraz marynarzy zatrudnionych na statkach o obcej przynależności, którzy korzystają z prawa do dobrowolnego ubezpieczenia, o którym mowa w art. 7, finansują w całości z własnych środków ubezpieczeni.

1h. Składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy, o których mowa w art. 18c ust. 2, w części stanowiącej nadwyżkę nad kwotą minimalnego wynagrodzenia do kwoty zadeklarowanej, o której mowa w art. 18c ust 3, finansują w całości z własnych środków ubezpieczeni.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Składki na ubezpieczenia chorobowe marynarzy, o których mowa w art. 11 ust. 2a i 2b, finansują w całości z własnych środków ubezpieczeni.”,

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Składki na ubezpieczenie wypadkowe osób wymienionych w ust. 1 pkt 1 i 3–10, osób współpracujących z osobami prowadzącymi pozarolniczą działalność, bezrobotnych pobierających stypendium oraz osób pobierających stypendium finansują w całości, z własnych środków, płatnicy składek, z zastrzeżeniem ust. 3a.”,

e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Składki na ubezpieczenia wypadkowe marynarzy będących pracownikami finansuje budżet państwa za pośrednictwem Zakładu.”;

3) po art. 18b dodaje się art. 18c w brzmieniu:

„ Art. 18c. 1. Podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy będących pracownikami, z zastrzeżeniem ust. 2, stanowi kwota minimalnego wynagrodzenia.

2. Na wniosek ubezpieczonych, o których mowa w ust. 1, podstawa wymiaru może być wyższa niż określona w tym przepisie. W takim przypadku do obliczenia podstawy wymiaru składek stosuje się odpowiednio przepis ust. 3.

3. Podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy, o których mowa w art. 11 ust. 2a oraz marynarzy zatrudnionych na statkach o obcej przynależności, którzy korzystają z prawa do dobrowolnego ubezpieczenia, o którym mowa w art. 7, stanowi zadeklarowana przez marynarza kwota, nie niższa jednak niż kwota minimalnego wynagrodzenia.”.

4) w art. 20 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia chorobowe marynarzy, o których mowa w art. 11 ust. 2a i 2b, stanowi kwota, o której mowa w art. 18c ust. 3.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1510, z późn. zm.) w art. 68 po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. 1. Opłata nie dotyczy marynarzy, którzy po zejściu ze statku o polskiej przynależności nie pozostają w stosunku pracy, jeżeli przerwa między rozwiązaniem poprzedniej a nawiązaniem kolejnej marynarskiej umowy o pracę, o której mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616 i 2245), nie trwa dłużej niż 150 dni w danym roku.

2. Czas przerwy, o której mowa w ust. 1, przedłuża się o okres:

- 1) dojazdu na statek i powrotu z niego, w wymiarze 4 dni w przypadku pracy na statku w żegludze międzynarodowej lub 2 dni w przypadku pracy na statku w żegludze krajowej;
- 2) udziału w szkoleniach lub przeszkoleniach prowadzonych w morskich jednostkach edukacyjnych, o których mowa w art. 74 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.);
- 3) niezdolności do pracy z tytułu wypadku przy pracy, który miał miejsce w okresie zatrudnienia na statku.

3. Okresy pracy marynarza na statku oraz okresy, o które przedłuża się czas przerwy między rozwiązaniem poprzedniej a nawiązaniem kolejnej marynarskiej umowy o pracę poświadcza dyrektor urzędu morskigo na podstawie:

- 1) wpisów w książeczce żeglarskiej, o której mowa w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, lub zaświadczeń wydanych przez kapitana statku, uwzględniając okresy, o których mowa w ust. 2 pkt 1;
- 2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń lub przeszkoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 2;
- 3) zaświadczeń lekarskich przedstawionych przez marynarza, w przypadku o którym mowa w ust. 2 pkt 3.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1924) w art. 36 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podstawę wymiaru składki na FEP stanowi podstawa wymiaru składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe, określona w art. 18 ust. 1–2 i ust. 8, w art. 18c ust. 1 oraz w art. 21 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.”.

Art. 4. Przepisy art. 16 ust. 1e i 3a oraz art. 18c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, określające sposób finansowania składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy oraz podstawę ich wymiaru, stanowią pomoc publiczną dla armatora na poprawę konkurencyjności i stosuje się, w stosunku do armatora będącego przedsiębiorcą żegludowym, o którym mowa w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 31), prowadzącym działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludzie międzynarodowej, z wykorzystaniem statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek każdy w zakresie przewozu ładunku lub pasażerów – z tym, że w przypadku usług świadczonych przez holownik lub pogłębiarkę, co najmniej 50% czasu pracy faktycznie wykonywanej w ciągu roku stanowi przewóz odpowiednio ładunku lub pasażerów albo wydobytego materiału drogą morską, począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym, i obowiązują w okresie jej obowiązywania.

Art. 5. 1. W latach 2020–2029 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2020 r. – 1800 tys. zł;
- 2) 2021 r. – 3600 tys. zł;
- 3) 2022 r. – 5400 tys. zł;
- 4) 2023 r. – 7200 tys. zł;
- 5) 2024 r. – 9000 tys. zł;
- 6) 2025 r. – 10800 tys. zł;
- 7) 2026 r. – 12600 tys. zł;
- 8) 2027 r. – 14401 tys. zł;
- 9) 2028 r. – 16201 tys. zł;
- 10) 2029 r. – 18001 tys. zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na racjonalizacji wykonywania działań.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**Projekt założeń projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw
w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderę**

Gdynia, lipiec 2019 r.

1. AKTUALNY STAN SPOŁECZNO-GOSPODARCZY I PRAWNY

1.1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

W wyniku transformacji ustrojowej pod koniec ubiegłego wieku armatorzy polscy znaleźli się w bardzo trudnej sytuacji ekonomicznej. Nie mogąc skutecznie konkurować z armatorami obcymi, polskie przedsiębiorstwa żeglugowe od początku lat dziewięćdziesiątych zmuszone były do przenoszenia swoich statków pod tzw. "wygodne bandery" (*flags of convenience*) i rejestrowania ich w państwach, które nie wymagały zabezpieczenia społecznego dla zatrudnionych na tych statkach marynarzy i oferowały niskie podatki, co skutkowało znaczną redukcją kosztów prowadzonej działalności.

Obecnie Polska praktycznie nie posiada własnej morskiej floty handlowej. Na koniec 2017 r. pod polską banderą pływało jedynie 21 statków (o łącznej nośności 34,1 tys. ton i pojemności brutto (GT) 25,8 tys. jednostek), a polscy marynarze i oficerowie wykształceni w polskich uczelniach i szkołach morskich w zdecydowanej większości pracują na statkach pływających pod obcymi banderami. Szacuje się, że zatrudnionych jest tam ponad 35.000 osób.

Zmiana bandery z polskiej na obcą wywołała negatywny skutek w postaci utraty wpływów do budżetu państwa i dodatkowo negatywnie wpłynęła na marynarski rynek pracy w kraju. Warunkiem powrotu statków pod banderę narodową i zachętą dla obcych przedsiębiorców żeglugowych do rejestrowania swoich statków w Polsce, jest stworzenie systemu prawnego przyjaznego armatorom, tzn. takiego, który zrównałby warunki ich funkcjonowania w Polsce z warunkami, jakie mają armatorzy na świecie, w tym także w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

1.2. Obowiązujący stan prawny

Uchwalona w 2015 r. ustawa o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 626 i 2245) inkorporowała postanowienia przyjętej w 2006 r. przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) Konwencji o pracy na morzu (Konwencji MLC) i wprowadziła do polskiego prawa międzynarodowo ujednolicone minimalne standardy w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statkach oraz wzmocniła ochronę ich praw.

Zadaniem ustawy było też zapewnienie wykonania prawa unijnego w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich, wynikających z Dyrektywy 2009/13/WE. Głównymi celami tego prawa jest wzrost zatrudnienia marynarzy pochodzących z państw UE oraz poprawa konkurencyjności przedsiębiorstw armatorskich. Obydwa te cele powinny być realizowane przez wykorzystanie możliwości, jakie dają państwu *Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, określone w Komunikacie Komisji Europejskiej C(2004)43 z 2004 r.

Wytyczne Wspólnoty przewidują dla sektora transportu morskiego środki pomocowe, które powinny zmierzać do obniżenia kosztów fiskalnych oraz innych kosztów i obciążeń ponoszonych przez armatorów statków i marynarzy UE do poziomu zbliżonego do norm światowych. W zakresie kosztów zatrudnienia marynarzy na statkach zarejestrowanych w państwach członkowskich *Wytyczne* zezwalają państwu na stosowanie niższych stawek składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy (pochodzących z tych państw) oraz niższych stawek podatku dochodowego od marynarzy.

W ustawie o pracy na morzu z 2015 r. wykorzystano tę drugą możliwość i wprowadzono zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych, zwalniając z podatku dochody

marynarzy będących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich o polskiej przynależności wykonywanej łącznie przez okres przekraczający 183 dni w roku podatkowym. Nie skorzystano jednak z tej pierwszej możliwości, którą dają *Wytyczne* i nie obniżono wysokości składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy, a składki te w znaczący sposób podnoszą koszty pracy, które ponoszą polscy armatorzy-pracodawcy.

Ustawa o pracy na morzu wprowadziła także możliwość zatrudniania marynarzy na polskich statkach w systemie kontraktowym (umowy na czas określony). Nie przewidziała jednak pełnego zabezpieczenia w systemie ubezpieczeń społecznych marynarzy, którzy po zakończeniu kontraktu zejść ze statku i będą pozostawać poza stosunkiem pracy. Brak jest bowiem w polskim prawie możliwości dobrowolnego ubezpieczenia chorobowego osoby nieobjętej obowiązkowym ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym.

Istnieje zatem pilna potrzeba opracowania nowego aktu prawnego, który nie tylko zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z Konwencji MLC (dotyczących pełnego dostępu marynarzy do zabezpieczenia społecznego), ale także wykorzysta możliwości wynikające z prawa Unii Europejskiej, w zakresie jaki dają państwu członkowskiemu Unii *Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*.

2. PROJEKTOWANY STAN PRAWNY

2.1. Potrzeba i cel wprowadzenia projektowanej ustawy

System prawny przyjazny armatorom, będący warunkiem powrotu statków pod banderę narodową, powinien przewidzieć realną pomoc publiczną dla przedsiębiorstw żeglugowych w zakresie kosztów pracy, związanych głównie z ubezpieczeniami społecznymi, i rozwiązania ułatwiające podejmowanie przez polskich marynarzy pracy na statkach pod polską banderą.

Przez zawarte w ustawie rozwiązania, zgodne z *Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (Komunikat Komisji C(2004)43), ustawa może przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności polskich armatorów na światowych rynkach żeglugowych i zachęcić zarówno polskich jak i obcych przedsiębiorców żeglugowych, w tym zarządzających statkami morskimi (*ship managers*), do przenoszenia swoich centrów działalności do Polski. Proponowane rozwiązania dotyczące marynarzy zapewnią świadczenia emerytalne i rentowe tym marynarzom, którzy obecnie pracując pod obcymi banderami nie płacą składek na ubezpieczenia społeczne, a zdecydują się zatrudnić na statkach o polskiej przynależności.

2.2. Rozwiązania merytoryczne projektowanej ustawy – zmiany w innych ustawach

2.2.1. Zakres podmiotowy i przedmiotowy

Adresatami projektowanej ustawy będą marynarze zatrudniani na statkach pod polską banderą, polscy marynarze pracujący na statkach obcych oraz armatorzy statków o polskiej przynależności o pojemności brutto (GT) co najmniej 100 jednostek, przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej i używanych w żegludze międzynarodowej, którzy spełniają warunki stawiane przed przedsiębiorcą żeglugowym, o którym mowa w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 31).

2.2.1.1. Marynarze – składki na ubezpieczenia społeczne

Zgodnie z *Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, ogłoszonymi przez Komisję Europejską w 2004 r. metodami obniżenia kosztów fiskalnych i

innych obciążeń ponoszonych przez armatorów i marynarzy do poziomu zbliżonego do norm światowych są działania polegające na obniżeniu stawek składek na zabezpieczenie społeczne marynarzy pracujących na statkach podnoszących banderę państwa należącego do UE.

Projektowana ustawa wprowadza nową, obniżoną podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe dla marynarzy zatrudnionych na polskich statkach. Wysokość podstawy wymiaru składki będzie odpowiadała kwocie wynagrodzenia minimalnego, ustalonego na podstawie przepisów wydanych przez Radę Ministrów. Kwota wynagrodzenia minimalnego w 2019 r. wynosi 2250 zł.

Nowa podstawa wymiaru składki emerytalnej i rentowej będzie również podstawą wymiaru składki na ubezpieczenia chorobowe i wypadkowe tychże marynarzy.

Jest oczywiste, że niższa niż obecnie obowiązująca podstawa wymiaru składki będzie skutkowała niższą emeryturą dla ubezpieczonych. Jednak propozycja zawarta w projekcie ma stanowić zachętę dla marynarzy, którzy obecnie w ogóle nie są objęci systemem ubezpieczeń społecznych – gdyż pracują na obcych statkach i nie płacą żadnych składek – do podjęcia pracy na polskich statkach i wejścia w polski system zabezpieczenia społecznego.

Dla marynarzy, dla których proponowana podstawa wymiaru składek będzie zbyt niska, w projekcie przewidziano możliwość podniesienia składki dobrowolnie, do poziomu określonego we wniosku, w którym marynarz zadeklaruje kwotę, jaką uważa za stosowną, pod warunkiem, że nie będzie ona niższa niż kwota wynagrodzenia minimalnego.

W związku z tym, że ustawa o pracy na morzu z 2015 r. stanowi, że w przypadku marynarskiej umowy o pracę marynarze mogą być zatrudniani zarówno na stałe (na czas nieokreślony), jak i na podstawie kilkumiesięcznych kontraktów (umów na czas określony), bądź na czas podróży morskiej (w sposób odpowiadający zarówno pracodawcom-armatorom jak i pracownikom-marynarzom), takie samo rozwiązanie proponuje się dla marynarzy kontraktowych pozostających poza stosunkiem pracy, zatrudnionych wcześniej na polskim statku na podstawie umowy na czas określony, oraz dla marynarzy pracujących na obcych statkach, którzy zdecydowali się ubezpieczyć dobrowolnie. W tym drugim przypadku dobrowolność ubezpieczenia emerytalnego i rentowego dotyczy zarówno okresu zatrudnienia na statku pływającym pod obcą banderą, jak i przebywania „na wolnym”, po zakończonym kontrakcie.

Ustawodawca wprowadzając w 2015 r. system kontraktowy przyjął, że marynarze pracujący w oparciu o umowę na czas określony (marynarze kontraktowi) będą objęci w okresie zatrudnienia na statku obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi, takimi jak pracownicy na lądzie. Ustawodawca założył również, że po zakończeniu przez nich kontraktu i ustaniu stosunku pracy będą oni mogli ubezpieczyć się dobrowolnie (emerytalnie i rentowo) w oparciu o przepis art. 7 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, ale nie przewidział konieczności umożliwienia tej grupie marynarzy dobrowolnego ubezpieczenia w przypadku choroby, do czasu ponownego zatrudnienia ich na statku. Takiego ubezpieczenia dobrowolnego, dla osób nie objętych obowiązkowym ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym, ustawa o systemie ubezpieczeń społecznych nie umożliwia. Takiej możliwości dobrowolnego ubezpieczenia chorobowego nie mają również polscy marynarze pracujący na statkach obcych. Wydaje się, że brak zabezpieczenia społecznego w razie niezdolności do pracy ze względu na chorobę może stanowić naruszenie art. 67 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt nowej ustawy wprowadza możliwość dobrowolnego ubezpieczenia chorobowego dla obu tych grup marynarzy. W przypadku marynarzy, którzy pozostają poza stosunkiem pracy i oczekują na ponowne zatrudnienie na statku podnoszącym polską banderę ustawa uzależnia tę możliwość od długości przerwy (do 150 dni) pomiędzy kontraktami. Marynarze zatrudnieni

na statkach obcych mogą ubezpieczać się na wypadek choroby niezależnie od okresu przerwy między kolejnymi kontraktami.

Dla obu w/w grup marynarzy przewiduje się taką samą podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie chorobowe i przyjmuje za nią kwotę zadeklarowaną przez marynarzy, nie niższą jednak niż kwota wynagrodzenia minimalnego.

2.2.1.2. Marynarze – składki na ubezpieczenia zdrowotne

W trakcie zatrudnienia marynarza na statku jego armator – zgodnie z prawem międzynarodowym i przyjętymi w żegludze międzynarodowej zasadami ubezpieczenia w armatorskich zrzeszeniach wzajemnych ubezpieczeń (klubach P&I) – ponosi koszty świadczeń opieki zdrowotnej z wyjątkiem kosztów świadczeń udzielonych w trybie ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1510, z późn. zm.) lub przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego. Jednak w związku z przewidzianą w ustawie o pracy na morzu możliwością kontraktowego zatrudniania marynarzy na polskich statkach (zawierania z nimi kilku kolejnych umów na czas określony) powstaje konieczność zabezpieczenia im świadczeń zdrowotnych w okresie, gdy nie będą oni związani stosunkiem pracy, tzn. gdy pracodawca-armator nie będzie odprowadzał za nich składek na rachunek Narodowego Funduszu Zdrowia.

Ustawa o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych umożliwia dobrowolne ubezpieczenie zdrowotne każdej osobie, która nie podlega ubezpieczeniu obowiązkowemu (art. 68 ust. 1 ustawy). Niemniej objęcie ubezpieczeniem zdrowotnym osoby, która była wcześniej objęta ubezpieczeniem i odprowadzała składki, później przestała te składki odprowadzać i następnie chciałaby się ubezpieczyć dobrowolnie, uzależnione jest od wniesienia na rachunek NFZ opłaty, która zależna jest od okresu przerwy w opłacaniu składek i jej wysokość może stanowić pokaźną kwotę.

Proponuje się, aby marynarze pozostający na lądzie mogli ubezpieczać się dobrowolnie, bez konieczności ponoszenia opłat, o których mowa w art. 68 ust. 8 ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej, w przypadku gdyby okres pozostawania bez pracy przedłużył się ponad przewidziane w tej ustawie granice (po których konieczna jest opłata), z zastrzeżeniem, że przerwa pomiędzy kolejnymi kontraktami nie może być dłuższa niż 150 dni w danym roku.

Podobne rozwiązanie, nie ograniczone jednak długością przerwy do 150 dni w roku, zostało przyjęte ustawą o pracy na morzu w 2015 r. w odniesieniu do polskich marynarzy przebywających na lądzie po zakończeniu pracy na statkach należących do obcych armatorów (w nowym art. 68 ust. 8a ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej).

2.2.1.3. Armatorzy – składki na ubezpieczenia społeczne

Konwencja MLC stanowi, że państwo-strona, pod którego banderą pływa statek, efektywnie sprawując jurysdykcję w zakresie spraw zabezpieczenia społecznego, powinno upewnić się, czy armatorzy wypełniają obowiązki w tym zakresie, tj. czy wnoszą składki do systemu zabezpieczenia społecznego.

Dla zapewnienia wykonania prawa Unii Europejskiej w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich, którego podstawowymi celami są wzrost zatrudnienia marynarzy pochodzących z państw UE oraz poprawa konkurencyjności przedsiębiorstw armatorskich, wykorzystując możliwości, jakie dają państwu *Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, proponuje się obniżenie do zera stawek składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy, do uiszczania których zobowiązany jest armator (tzn. składek na ubezpieczenia emerytalne, rentowe i wypadkowe – odpowiednio 9,76%, 6,5% i 2,26% określonej wcześniej podstawy wymiaru tych składek). Jednak w trosce o to, aby nie naruszać uprawnień pracowników, proponuje się, aby ta część składek

finansowana była przez budżet państwa za pośrednictwem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

2.2.2. Zmiany w innych ustawach

W projektowanej ustawie proponuje się dokonanie zmian w trzech innych obowiązujących ustawach:

- 1) ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 300, 303 i 730), w zakresie:
 - a) określenia podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne dla marynarzy będących pracownikami, zatrudnionymi na statkach o polskiej przynależności,
 - b) określenia podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne dla marynarzy ubezpieczających się dobrowolnie,
 - c) włączenia marynarzy oczekujących na zatrudnienie na statku o polskiej przynależności i pozostających poza stosunkiem pracy oraz marynarzy zatrudniających się na statkach o obcej przynależności do grupy osób, które mogą być objęte dobrowolnym ubezpieczeniem chorobowym,
 - d) zwolnienia armatorów statków o polskiej przynależności z obowiązku finansowania składek emerytalnych, rentowych i wypadkowych oraz przeniesienie tego obowiązku na budżet państwa (za pośrednictwem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych);
- 2) ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1510, z późn. zm.), w zakresie zwolnienia marynarzy pozostających poza stosunkiem pracy, od ponoszenia opłaty, o której mowa w art. 68 ust. 8 tej ustawy, celem kontynuowania przez nich dobrowolnego ubezpieczenia zdrowotnego;
- 3) ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1924), w zakresie określenia podstawy wymiaru składki na FEP.

Zmiany wprowadzane w pierwszym z wymienionych aktów prawnych będą zgodne z zasadami określonymi w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* z 2004 r. i zostaną notyfikowane do Komisji Europejskiej.

2.3. Uregulowania przepisów przejściowych i końcowych projektu ustawy

Ze względu na treść art. 107 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dającego Komisji Europejskiej prawo decydowania o zgodności pomocy udzielonej przez państwo członkowskie z rynkiem wewnętrznym, oraz art. 108 ust. 3 Traktatu zabraniającego państwu członkowskiemu wprowadzania w życie środków pomocowych bez decyzji Komisji, w ustawie zostanie zawarty przepis stanowiący, że przewidywana w nowej ustawie pomoc publiczna udzielona na podstawie proponowanych środków pomocowych będzie udzielana wyłącznie w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o ich zgodności.

Ponadto, ponieważ wejście w życie nowej ustawy będzie generowało skutki dla budżetu państwa w związku z udzieloną armatorom morskim pomocą publiczną, niezbędne będzie zawarcie w przepisach końcowych, zgodnie z treścią art. 50 ust. 1a oraz 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869), zapisów dotyczących maksymalnego limitu wydatków w okresie 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie

ustawy oraz mechanizmów korygujących, które będą miały zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków.

Proponuje się, aby nowa ustawa zawierała 30 dniowy okres *vacatio legis*. Przepisy dotyczące zwolnienia armatorów z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy wejdą w życie po uzyskaniu pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej w tej sprawie.

3. OCENA PROJEKTOWANEGO STANU PRAWNEGO

3.1. Przewidywane skutki społeczno-gospodarcze

3.1.1. Skutki związane z przeniesieniem centrów działalności armatorskiej do Polski

Przyjęte w projekcie ustawy rozwiązania, zmierzające zarówno do objęcia szerszej niż dotychczas grupy marynarzy ubezpieczeniami społecznymi jak i do obniżenia kosztów pracy ponoszonych przez armatorów, oprócz przeflagowania statków pod polską banderę mają na celu zachęcenie armatorów i zarządzających statkami do przenoszenia swoich siedzib i centrów działalności z innych krajów do Polski.

Zachętą dla obcych armatorów do rejestracji statków w Polsce będą po pierwsze niższe koszty funkcjonowania ich biur w Polsce – w porównaniu np. z Niemcami lub Norwegią, a po drugie niższe, niż w tej chwili są na polskich statkach, koszty pracy. Na te pierwsze koszty projekt nowej ustawy ma jedynie pośredni wpływ. Zaleta niższych kosztów funkcjonowania biur w naszym kraju jest już wykorzystywana przez obcych przedsiębiorców i od kilkunastu lat notowane są przypadki otwierania nowych siedzib armatorów i zarządzających statkami w Polsce. Drugi warunek, dotyczący obniżenia kosztów pracy na statkach, którego spełnienie będzie miało wpływ na przenoszenie do Polski centrów operacyjnych armatorów i zarządzających statkami, zostanie osiągnięty przez proponowane, zgodne z prawem europejskim zapisanym w *Wytocznych Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego*, obniżenie armatorom składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy. Poprawi to konkurencyjność armatorów tych statków w porównaniu z armatorami statków zarejestrowanych np. na Malcie lub Cyprze.

Przeniesienie do Polski siedziby armatora i rejestracja jego statku w polskim rejestrze będzie korzyścią dla budżetu państwa. Te dwa czynniki mogą również wpłynąć na wzrost zatrudnienia w innych dziedzinach gospodarki związanych z prowadzeniem działalności żeglugowej. Te miejsca pracy na lądzie związane są głównie z obsługą statku i biura armatora. Chodzi tu o korzystanie przez armatora z usług stoczniowo-remontowych w Polsce, usług związanych z obsługą prowadzonego w Polsce biura (np. najem pomieszczeń, opłaty za telefony, usługi pomocnicze), korzystanie z usług medycznych przez zatrudniony przez armatora personel, ubezpieczenia (zarówno statków, jak i personelu lądowego), zapewnienie obsługi finansowej i prawnej przez wynajęte biura rachunkowe i kancelarie prawnicze – wszystkich tych usług, które obecnie są zlecanie podmiotom obcym, w innych państwach, najczęściej w kraju siedziby armatora lub zarządzającego statkiem. Armator, który będzie miał siedzibę w Polsce będzie chętnie korzystał z usług polskich specjalistów (zatrudniał wysoko wykwalifikowanych polskich mechaników i elektryków) i wysyłał ich do obsługi swoich statków za granicą, dla uniknięcia wysokich kosztów lokalnych serwisów i warsztatów naprawczych.

Rozwój żeglugi morskiej i wzrost zatrudnienia w tym sektorze związany jest z efektem mnożnikowym w zatrudnieniu na lądzie. Światowe badania prowadzone od wielu lat pokazują¹, że ten współczynnik (mnożnik) obecnie stabilizuje się na poziomie 4, to znaczy

¹ Kompleksowe badania wartości ekonomicznej żeglugi w Unii Europejskiej przeprowadził w kwietniu 2014 r. Oxford Economics.

jedno nowe miejsce pracy na statku generuje cztery nowe miejsca pracy na lądzie. Mnożnik 4 przyjmowany jest dla tzw. „floty kontrolowanej”, na którą składają się statki zarówno podnoszące banderę narodową, nad którymi państwo bandery ma pełną kontrolę, jak i statki eksploatowane pod obcymi banderami, ale będące własnością, a przez to kontrolowane przez armatorów krajowych.

W niniejszych założeniach przyjęto, że zwiększenie liczby statków pod polską banderą i tym samym wzrost zatrudnienia marynarzy na polskich statkach może prowadzić do zwiększenia zatrudnienia w krajowym sektorze gospodarki morskiej w stosunku 1 do 2 przyjmując, że jeden statek zarejestrowany w polskim rejestrze powinien wygenerować dwa miejsca pracy na lądzie. Przyjęcie tak niskiego mnożnika wynika z faktu, że funkcjonujący obecnie w Polsce armatorzy (w tym głównie Polska Żegluga Morska) nie przysporzą zbyt wiele dodatkowych miejsc pracy na lądzie po ewentualnym przeflagowaniu swoich statków z powrotem pod polską banderę. Te nowe miejsca w sektorze gospodarki morskiej mogą być w rzeczywistości generowane jedynie przez nowych, obcych armatorów, którzy przeniosą swoje siedziby do Polski, lub zarządzających statkami, którzy również zechcą przenieść swój biznes na polskie wybrzeże. W założeniach przyjęto, że po osiągnięciu liczby 100 statków w pierwszych pięciu latach, wartość mnożnika (współczynnika) może być podniesiona do 3.

W Europie zatrudnienie w gospodarce morskiej jest średnio 10-krotnie większe niż zatrudnienie marynarzy na statkach. Przykładowo w Danii na około 14 tys. marynarzy zatrudnionych na duńskich statkach przypada 15 tys. osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach żeglugowych na lądzie i około 100 tys. w całej gospodarce morskiej. W Niemczech na 12,8 tys. marynarzy przypada 22 tys. pracowników w przedsiębiorstwach żeglugowych i ponad 280 tys. w gospodarce morskiej. We Francji proporcje te są nieco inne: na około 12 tys. marynarzy przypada tylko 6 tys. osób pracujących bezpośrednio w przedsiębiorstwach żeglugowych, ale aż 290 tys. osób zatrudnionych w szeroko pojętej gospodarce morskiej. Wyjątkowo wyglądają statystyki Norwegii, gdzie współczynnik zatrudnionych na statkach w stosunku do zatrudnionych w gospodarce morskiej wynosi 1 do 2. Na około 25 tys. marynarzy zatrudnionych we flocie narodowej około 50 tys. osób jest zatrudnionych w gospodarce morskiej, ale tylko niecałe 5 tys. osób pracuje w przedsiębiorstwach żeglugowych.

3.1.2. Oddziaływanie na podmioty regulacji

Projektowana ustawa reguluje sytuację prawną i ekonomiczną:

- 1) marynarzy, w tym marynarzy pracujących na statkach polskich, marynarzy pozostających poza stosunkiem pracy oczekujących na zatrudnienie na statkach polskich, oraz marynarzy zatrudnionych na statkach podnoszących obcą banderę – w zakresie obowiązkowych i dobrowolnych ubezpieczeń społecznych oraz ubezpieczeń zdrowotnych;
- 2) armatorów statków o polskiej przynależności oraz zarządzających statkami, którzy przejmą odpowiedzialność za eksploatację statku pod polską banderą i obowiązki nałożone na armatora statku zgodnie z ustawą o pracy na morzu oraz prawem międzynarodowym – w zakresie uiszczania składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy w nowym, określonym w projekcie wymiarze;
- 3) Skarbu Państwa - w zakresie korzyści wynikających z rejestracji nowych statków w polskim rejestrze (wpływy z opłat rejestracyjnych, opłat za certyfikaty wydawane statkom i z podatków pośrednich i bezpośrednich odprowadzanych od osób zatrudnionych w gospodarce morskiej), a także wydatków z tytułu opłacania za armatorów lub zarządzających statkami składek na ubezpieczenia emerytalne, rentowe i wypadkowe marynarzy.

Ad. 1. Projektowane w ustawie rozwiązania poprawiają sytuację marynarzy w zakresie zabezpieczenia społecznego. Marynarze pracujący na kontraktach na statkach polskich oraz na statkach podnoszących obcą banderę uzyskają możliwość dobrowolnego ubezpieczenia

chorobowego. Marynarze oczekujący na zatrudnienie na statkach polskich, pozostający poza stosunkiem pracy, nie będą musieli wносить dodatkowej opłaty na rachunek NFZ, jeżeli będą chcieli się ubezpieczyć dobrowolnie, a przerwa w płaceniu składek będzie dłuższa niż 3 miesiące, ale nie dłuższa niż 150 dni.

Ad.2. Główną barierą, przed którą stoją armatorzy i zarządzający statkami, od zniesienia której uzależniają przeflagowanie swoich statków pod polską banderę, są obecnie koszty pracy. Przykładową strukturę kosztów pracy marynarza zatrudnionego na stanowisku na poziomie operacyjnym (oficer wachtowy lub oficer mechanik) na statku pod polską banderą, zarabiającego średnio 10 000 zł brutto miesięcznie, przedstawia tabela nr 1.

Tabela 1. Wielkość składek odprowadzanych przez marynarza (pracownika) i armatora (pracodawcę) od wynagrodzenia brutto 10 000 zł – obecnie i po wprowadzeniu projektowanych zmian w prawie

Składki na ubezpieczenia i wpłaty na fundusze			Obciążenia wynagrodzenia w wysokości 10 000 zł			
ubezpieczenia/ fundusze	stopa procentowa składek:		obecnie		po zmianach	
	pracownik	pracodawca	pracownik	pracodawca	pracownik	pracodawca
	%		zł			
I	II		III	IV	V	VI
emerytalne	9,76	9,76	976,00	976,00	204,96	0,00
rentowe	1,50	6,50	150,00	650,00	31,50	0,00
chorobowe	2,45	-	245,00	0,00	51,45	0,00
wypadkowe	-	2,26	0,00	226,00	0,00	0,00
RAZEM: składki na ubezpieczenia społeczne			1 371,00	1 852,00	287,91	0,00
zdrowotne	9,00	-	776,61	0,00	163,08	0,00
RAZEM: składki na ubezpieczenia zdrowotne			776,61	0,00	163,08	0,00
Fundusz Pracy	-	2,45	0,00	245,00	0,00	51,45
Fundusz GŚP	-	0,10	0,00	10,00	0,00	2,10
Fundusz Emerytur Pomostowych	-	1,50	0,00	150,00	0,00	31,50
PFRON	-	ok. 100 zł od 1 pracownika	0,00	100,00	0,00	100,00
RAZEM: wpłaty na fundusze			0,00	505,00	0,00	185,05
RAZEM: składki na ubezpieczenia i wpłaty na fundusze			2 174,61	2 357,00	450,99	185,05
Wysokość dochodu pracownika (wynagrodzenie brutto pomniejszone o składki, których płatnikiem jest pracownik)			7 852,39	-	9 549,01	-
Wysokość kosztu zatrudnienia pracownika ponoszonego przez pracodawcę (wynagrodzenie brutto powiększone o składki i wpłaty, których płatnikiem jest pracodawca)			-	12 357,00	-	10 185,05
			obecnie		po zmianach	
Suma składek płaconych przez pracownika oraz pracodawcę			4 504,61 zł		636,04 zł	
Suma składek płaconych przez pracownika oraz pracodawcę jako % wynagrodzenia brutto			44,60%		6,36%	

Jak wynika z danych zamieszczonych w tabeli, przy wypłacie wynagrodzenia miesięcznego netto w wysokości 7 852,39 zł, wartość obciążeń z tytułu składek sięga 4 504,61 zł, co stanowi niemal 45% wynagrodzenia brutto. W kolumnach V i VI przedstawiono wielkość obciążeń po uwzględnieniu proponowanych w projekcie nowej ustawy zmian dotyczących składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy. Wartość tych obciążeń jest dla armatora prawie 13rotnie mniejsza.

Biorąc pod uwagę wynagrodzenie całej załogi statku i zróżnicowany poziom wynagrodzeń (średnio od około 7 tys. do 25 tys. zł w zależności od zajmowanego stanowiska) proponowane w nowej ustawie zmiany w prawie spowodują kilkunastokrotne obniżenie obciążenia armatora-pracodawcy z tytułu ponoszonych przez niego kosztów składek. Szczegółowe wyliczenia kosztów pracy ponoszonych przez pracodawcę-armatora statku pokazano w druku Ocena Skutków Regulacji i jego załącznikach.

Zastosowane w projekcie rozwiązania opierają się na rozwiązaniach stosowanych w innych państwach Unii Europejskiej. Aby zachęcić do rejestrowania statków pod banderami narodowymi państwa UE stosują, w oparciu o *Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego*, dwa rozwiązania dotyczące preferencyjnego traktowania ubezpieczenia społecznego marynarzy: zmniejszenie stopy procentowej składek na ubezpieczenia społeczne albo refundację armatorom kosztów opłacanych przez nich składek. Poniżej w tabeli nr 2 przedstawiono przykłady rozwiązań stosowanych w wybranych państwach europejskich.

Tabela 2. Rozwiązania w zakresie pomocy publicznej dla armatorów dotyczące składek na ubezpieczenia społeczne w wybranych państwach europejskich

Państwo	Przyjęte rozwiązania w zakresie pomocy publicznej
BELGIA	armatorzy są wyłączeni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne; marynarze są częściowo wyłączeni z obowiązku opłacania składek; składki z tytułu wypadków przy pracy są obniżone; w efekcie, różnica pomiędzy wynagrodzeniami brutto i netto wynosi 13%
FINLANDIA	w przypadku statków zarejestrowanych w drugim fińskim rejestrze możliwy jest zwrot armatorowi płatności składek na ubezpieczenia społeczne i podatki (łącznie około 25%-30% kosztów wynagrodzenia)
FRANCJA	składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy podlegają refundacji armatorom pod warunkiem przeznaczenia ich na szkolenia, zatrudnienie i rozwój floty
GRECJA	armatorzy i marynarze opłacają składki na ubezpieczenie społeczne niższe niż pracodawcy i pracownicy z innych sektorów gospodarki
HOLANDIA	armatorzy mają możliwość odliczenia od podatku 40% wynagrodzenia marynarza od całkowitej kwoty wynagrodzenia i składek ubezpieczeniowych podlegających opodatkowaniu
IRLANDIA	armator otrzymuje zwrot kosztów na składki na ubezpieczenie społeczne, poniesionych w części przypadającej na pracownika
NIEMCY	armatorzy otrzymują bezpośrednie subsydia związane z obniżeniem kosztów pracy (podatki płacone od wynagrodzeń, składki na ubezpieczenia społeczne); marynarze spoza UE są wyłączeni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne, za wyjątkiem ubezpieczenia wypadkowego;
NORWEGIA	armatorzy otrzymują pełen zwrot składek na ubezpieczenia społeczne wpłaconych w imieniu marynarzy
WŁOCHY	marynarze oraz armatorzy eksploatujący statki w drugim rejestrze włoskim (IIR) są zwolnieni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne; ciężar ponoszenia opłat spoczywa na państwie

Źródło: *State aid measures in EU member states in accordance with the 2004 State Aid Guidelines*, European Community Shipowners' Associations (ECSA) 30.05.2012.

Z tabeli nr 2 wynika, że wiele państw europejskich stosuje w przypadku marynarzy maksymalny dopuszczalny poziom pomocy publicznej, tj. pełne zwolnienie armatorów z opłacania składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Mając na uwadze interes finansów publicznych, cele polityki morskiej państwa w zakresie żeglugi morskiej, interes społeczny grupy zawodowej marynarzy oraz dozwolone przez prawo europejskie tylko dla przedsiębiorców i pracowników zatrudnionych w transporcie morskim środki pomocowe uznano, że najbardziej korzystnym rozwiązaniem będzie przejęcie przez budżet państwa płatności, za pośrednictwem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, części składek leżących po stronie pracodawcy (armatora), tj. składki na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i wypadkowe, w wysokości odpowiednio 9,76%, 6,5% oraz 2,26% podstawy wymiaru składek marynarzy, określonej w pkt 2.2.1.1.

Proponowane w założeniach obniżenie składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy płaconych przez armatorów obejmować będą tylko tych armatorów, którzy będą eksploatować statki pod banderą narodową, a nie armatorów lub zarządzających statkami, którzy zdecydują się na przeniesienie swoich siedzib do Polski, ale nie zarejestrują statków w polskim rejestrze. Tych przedsiębiorców zwolnienie z płacenia składek nie obejmie, choć ich działalność na polskim rynku może przyczynić się do powstania nowych miejsc pracy w gospodarce morskiej.

Ad. 3. Założenia projektu nowej ustawy przewidują, że wprowadzona ustawą pomoc publiczna dla armatorów wygeneruje konkretne korzyści dla budżetu państwa. Zbiorcze zestawienie wpływów i wydatków związanych z proponowanymi regulacjami prawnymi pokazano w tabeli 3.

Największe wpływy spodziewane są z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne wpłacanych przez nowo wprowadzonych do polskiego systemu ubezpieczeniowego marynarzy. Nieco mniejsze, ale również istotne wpływy powinny być osiągnięte z podatków i składek ubezpieczeniowych osób, które zostaną zatrudnione w sektorach działających na rzecz żeglugi morskiej związanych z szeroko pojętą obsługą statków.

Wpływy o stałej wysokości przewidywane są rokrocznie z tytułu rejestracji statków pod polską banderę i zależą one od liczby i wielkości tych statków. W założeniach przyjęto rejestrowanie w każdym roku takiej samej liczby statków „nowych” (poniżej 5 lat) i „starych” (powyżej 15 lat) o średniej wielkości (38 tys. DWT).

Najmniejsze kwoty są przewidywane z tytułu wpływów z podatku tonażowego, który w Polsce jest jednym z najniższych w Europie, oraz z tytułu przeprowadzanych przez administrację morską i towarzystwa klasyfikacyjne inspekcji i certyfikacji statków. Niska stawka podatku tonażowego powinna stanowić jednak dodatkową zachętę do rejestrowania obcych statków pod polską banderę. Wysokość wpływów za inspekcje i certyfikaty będzie uzależniona zarówno od liczby samych statków, jak i od okresu pomiędzy poszczególnymi inspekcjami, który z kolei jest uzależniony od rodzaju certyfikatu.

Wprowadzeni na polski rynek nowi armatorzy ze swoimi statkami, pomimo tego, że nie będą odprowadzać do budżetu części składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy, a będzie to robił za nich Zakład Ubezpieczeń Społecznych, nie będą w żadnej mierze obciążeniem dla budżetu państwa. Wydatki z budżetu, sięgające średnio w skali roku około 90 tys. zł za marynarzy na jednym statku (1,8 mln zł za 20 statków), zostaną pokryte przez wpływy wygenerowane nowymi miejscami pracy dla marynarzy i dla osób w gospodarce morskiej, odprowadzanymi podatkami, wpływami z rejestracji oraz inspekcji i wydawanymi certyfikatami.

W skrajnym przypadku, jeżeli warunki proponowane w projekcie nie zachęcą polskich ani obcych armatorów do rejestrowania statków w polskim rejestrze, ani nie usatysfakcjonują polskich marynarzy i nie zdecydują się oni na zatrudnienie na polskich statkach, zamiast na statkach obcych, to budżet państwa nie zostanie w żaden sposób uszczuplony, gdyż po pierwsze nie

będzie żadnych kosztów związanych z płatnościami składek przez ZUS (bo tych płatności po prostu nie będzie), a po drugie nie będzie potrzeby wypłacać emerytur i innych świadczeń marynarzom, gdyż ci nadal będą pracować na statkach pod obcymi banderami, ubezpieczać się dobrowolnie (albo też nie) i unikać płacenia podatków w Polsce. Pozostanie obecny *status quo*, czyli brak polskiej floty i cała wykwalifikowana kadra marynarska wykształcona w polskich uczelniach i szkołach morskich zatrudniona na obcych statkach.

Dla kalkulacji długoterminowych skutków budżetowych przyjęto założenie, że po wprowadzeniu zmian w prawie pod polską banderę zarejestrowanych zostanie w ciągu kolejnych 10 lat około 200 statków średniej wielkości (typu *handysize*, około 38 000 DWT). Siatkę płac załogi takiego statku, wzorowaną na siatce używanej obecnie przez polskich armatorów eksploatujących statki pod obcymi banderami, wykorzystano do obliczeń obciążeń stanowiących koszty pracy. Założono, że na statkach tych będzie zatrudnionych średnio po 18 osób załogi, co po 10 latach od wprowadzenia proponowanych rozwiązań powinno stanowić około 3,6 tys. marynarzy na statkach (i drugie tyle na lądzie, w oczekiwaniu na ponowne zatrudnienie), których przeciętne wynagrodzenie miesięczne wynosić będzie: dla kapitana i oficerów na stanowiskach na poziomie zarządzania 6 200 USD, dla oficerów na stanowiskach na poziomie operacyjnym 4 000 USD, a dla marynarzy zatrudnionych na stanowiskach na poziomie pomocniczym 2 300 USD.

Szczegółowe wyliczenia skutków proponowanych zmian dla sektora finansów publicznych w zakresie opłacanych przez armatorów obniżonych składek na ubezpieczenia społeczne zostały zawarte w dokumencie Ocena Skutków Regulacji (OSR) i załącznikach do niego.

Tabela 3. Skutki finansowe dla sektora finansów publicznych związane z proponowanymi zmianami w prawie (w mln zł)

Rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Liczba statków	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
Wpływy do budżetu										
Składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne marynarzy oraz fundusze	3,0	6,0	9,0	12,0	15,0	18,0	21,0	24,0	26,9	29,9
Podatek tonażowy	0,2	0,5	0,7	1,0	1,2	1,4	1,7	1,9	2,2	2,4
Oplaty rejestracyjne	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Inspekcje (certyfikaty)	0,6	0,6	0,8	0,8	0,9	1,3	1,3	1,5	1,6	1,6
Podatki i składki od osób zatrudnionych w gospodarce morskiej	1,4	2,8	4,1	5,5	6,9	9,0	11,0	13,1	15,2	17,2
razem	+ 6,5	+ 11,2	+ 16,0	+ 20,7	+ 25,4	+ 31,1	+ 36,5	+ 42,0	+ 47,4	+ 52,5
Wydatki z budżetu										
Składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy pokrywane przez ZUS za armatorów	- 1,8	- 3,6	- 5,4	- 7,2	- 9,0	- 10,8	- 12,6	- 14,4	- 16,2	- 18,0
Skutki netto dla sektora finansów publicznych	+ 4,7	+ 7,6	+ 10,6	+ 13,5	+ 16,4	+ 20,3	+ 23,9	+ 27,6	+ 31,2	+ 34,5

Jak wynika z danych zawartych w tabeli nr 3 wpływy do budżetu państwa w każdym roku znacznie przewyższają wydatki, które będą pokrywane przez Zakład Ubezpieczeń

Spółecznych za armatorów statków na ubezpieczenia społeczne marynarzy. Bilans w każdym z 10 prognozowanych lat jest dla budżetu państwa dodatni.

W projektowanej ustawie nie zawarto rozwiązań, których skutkiem finansowym może być zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. Proponowane obniżenie podstawy wymiaru składek na Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych i Fundusz Emerytur Pomostowych nie zmniejszy dochodów tych jednostek tylko zwiększy je przez dodatkowe wpłaty pochodzące od armatorów, których obecnie na polskim rynku nie ma, a po wprowadzeniu zmian w prawie rejestrują swoje statki w polskim rejestrze.

Skutki proponowanych rozwiązań nie dotyczą jednostek samorządu terytorialnego i ich jednostek organizacyjnych.

4.2. Ocena stopnia zgodności projektowanej ustawy

4.2.1. Zgodność z prawem międzynarodowym

Projektowana ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą będzie zgodna z wymogami Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

4.2.2. Zapewnienie wykonania prawa Unii Europejskiej

Projektowana ustawa zapewni realizację *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (Komunikat Komisji C(2004)43).

4.3. Konsultacje projektu założeń i projektu ustawy

Projekt założeń i projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania najpierw wszystkim siedemnastu członkom Polskiego Związku Zarządców Statków (obecnie Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych), a następnie, po analizie uwag zgłoszonych przez członków PZZS, oba projekty zostały przekazane do konsultacji do następujących podmiotów: Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR), Stowarzyszenie Kapitanów Żegluga Wielkiej, Stowarzyszenie Starszych Mechaników, Związek Armatorów Polskich, Akademia Morska w Szczecinie oraz Akademia Morska w Gdyni.

W opiniach, które zgłoszono, zgodnie podkreślano, że posiadanie przez Polskę nowoczesnego prawa w zakresie zatrudnienia marynarzy na statkach morskich pozwoli na odbudowę polskiej floty i zwiększenie zatrudnienia na polskich statkach polskich marynarzy, a także uzyskanie pozycji konkurencyjnej przez polskich przedsiębiorców żeglugowych na rynku międzynarodowym.

Dlatego zakładane uregulowania prawne muszą uzupełnić nie w pełni uregulowane sprawy związane z zatrudnieniem na morzu, a w szczególności kwestie ubezpieczeń społecznych i podatków dochodowych dla wszystkich marynarzy będących polskimi obywatelami niezależnie od tego czy świadczą pracę pod polską, czy obcą banderą, u polskiego, czy u zagranicznego pracodawcy (jedynym ograniczeniem może tu być jego siedziba, która z powodów wskazanych w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* może znajdować się jedynie na terytorium państwa członkowskiego EU lub państwa należącego do EOG).

Podmioty opiniujące projekt wskazały ponadto, że wprowadzenie w życie w 2015 r. ustawy o pracy na morzu, bez stworzenia właściwych warunków sprzyjających powrotowi statków morskich pod polską banderą, głównie bez obniżenia bardzo wysokich (znacznie wyższych

niż u pracodawców zagranicznych) kosztów pracy, nie spowodowało poprawy sytuacji polskich przedsiębiorców żeglugowych i poprawy ich konkurencyjności na światowym rynku żeglugowym.

Zwrócono także uwagę na istniejące obecnie w polskim prawie niekorzystne i niewygodne dla armatorów statków rozwiązania dotyczące obowiązku uiszczania jednorazowej opłaty rejestracyjnej, której wysokość może niejednokrotnie sięgać ponad 100 tys. zł, oraz brak możliwości rejestracji statku poza godzinami urzędowania i w czasie weekendu. Podkreślono, że tego rodzaju rozwiązania nie sprzyjają decyzjom armatorów o rejestracji statków pod polską banderę. Wskazane jest, aby jak najszybciej znowelizowane zostało rozporządzenie w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego, wydane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, i zmienione zostały stawki opłat za rejestrowanie statków pod polską banderę, w tym wprowadzona została możliwość rozłożenia opłaty rejestrowej na kilka lub kilkanaście lat, wzorem innych państw morskich.

W toku konsultacji wyrażane były także wątpliwości, czy proponowane w założeniach uregulowania dotyczące składek na ubezpieczenia społeczne będą wystarczającą zachętą dla marynarzy i armatorów do pracy i eksploataowania statków pod narodową banderą. Wyrażano opinie, że niektórzy polscy marynarze mogą nadal preferować wyższe pensje za pracę na statku pod obcą banderą i nie płacić składek na ubezpieczenia społeczne, nie rozumiejąc, jak dużą korzyść stwarza zabezpieczenie społeczne gwarantowane przez państwo. Niektórzy polscy armatorzy troszcząc się bardziej o swoje zyski i nie myśląc o zatrudnianych przez siebie marynarzach, o ich zabezpieczeniu społecznym i sprawach podatkowych, mogą nadal pozostać w wygodnych dla siebie podatkowo rejestrach obcych.

Uznano, że nie ma gwarancji, że proponowane w projekcie warunki będą odpowiadać i jednym, i drugim. Jest natomiast konieczność, przy okazji prac nad nową ustawą, sformułowania odpowiedzi na fundamentalne, również i dla sensu tworzenia innych nowych „morskich” regulacji prawnych, pytanie: czy sytuacja, w której Polska, kraj z dostępem do morza, państwo, które od początku swojego istnienia włożyło tak wiele wysiłku w budowanie od podstaw portów i gospodarki morskiej a nie ma dzisiaj własnej floty handlowej, jest zgodna z polską racją stanu.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 10 lipca 2019 r. Źródło: Nr w wykazie prac
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

I

Poprawa stanu floty handlowej pod polską banderą w ujęciu ilościowym i jakościowym dla osiągnięcia korzyści ekonomicznych, pozaekonomicznych i prestiżowych przez państwo bandery.

II

Wywiązanie się w pełni z obowiązków państwa – strony Konwencji o Pracy na Morzu (MLC 2006) ratyfikowanej przez Polskę w 2012 r.

Ad. I

Żegluga morska jako determinanta globalizacji, rozumianej jako znoszenie wszelkich barier w działalności gospodarczej, jest jednocześnie największym jej beneficjentem. Państwa narodowe wciąż jednak mają ogromny wpływ na warunki funkcjonowania przedsiębiorstw żeglugowych.

Część kwestii związanych z żeglugą jest rozwiązywana na forum międzynarodowym i rozstrzygnięcia w postaci konwencji stają się elementami międzynarodowego systemu prawnego. Dotyczą one wówczas wszystkich (lub prawie wszystkich) przedsiębiorstw żeglugowych. Jednak pozostałe kwestie, co do których nie można znaleźć wspólnych rozwiązań z powodu różnic w rozwoju gospodarczym, trudności w osiągnięciu kompromisu, zbyt dużego stopnia szczegółowości i niewielkiej rangi problemów, kształtowane są przez poszczególne państwa. Rozwiązania te, o ile wpływają na poziom kosztów działalności, mają decydujące znaczenie dla przedsiębiorstw żeglugowych. Stąd kluczową decyzją dla każdego podmiotu eksploatującego statki morskie jest wybór prawodawstwa, w oparciu o które będzie eksploatowana jego flota, czyli wybór państwa bandery.

Poszukiwanie przez przedsiębiorstwa żeglugowe kombinacji czynników produkcji, która będzie zgodna ze standardami bezpieczeństwa, a jednocześnie będzie najtańsza, jest następstwem organizacji rynku usług transportu morskiego – struktury zbliżonej do konkurencji doskonałej. Unifikacja wielu aspektów organizacji eksploatacji statków w pewnym stopniu wyeliminowała konkurencję jakościową. Wobec braku możliwości narzucania cen za usługi transportowe drogą morską, które kształtowane są przez mechanizm rynkowy, jedyna możliwość skutecznego konkurowania z innymi przedsiębiorstwami to konkurowanie kosztami.

Efekty takich wyborów można zaobserwować wśród przedsiębiorstw żeglugowych działających w Polsce. Oprócz polskich przedsiębiorstw armatorskich, w ostatnim ćwierćwieczu rozpoczęły działalność przedsiębiorstwa, których zakres działalności obejmuje zarządzanie flotą zagranicznych podmiotów, pochodzących przeważnie z Europy Zachodniej. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) morska i przybrzeżna flota transportowa stanowiąca polską własność i współwłasność to 94 statków (2017 r.), z których ponad 70 zarejestrowanych jest pod obcymi banderami. W przypadku zarządzających statkami, którzy operują aż 217 statkami (początek 2019 r.) – wszystkie one zarejestrowane są pod inną, niż polska, banderą.

Obecna sytuacja w sektorze żeglugowym w Polsce odzwierciedla ekonomiczne preferencje przedsiębiorców żeglugowych. Prowadzenie działalności gospodarczej w Polsce jest tańsze niż w innych krajach Europy Zachodniej, ale używanie (eksploatowanie) statków pod polską banderą jest zbyt drogie, aby rejestrować je w polskim rejestrze statków morskich. Rozwój usług zarządzania statkami jest jak najbardziej pozytywnym zjawiskiem, świadczącym nie tylko o niższych kosztach prowadzenia lądowej działalności przedsiębiorstw żeglugowych w Polsce, ale również o wysokiej ocenie kapitału intelektualnego polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

W 1990 r. polska flota handlowa składała się z 329 statków stanowiących polską własność i zarejestrowanych pod polską banderą (*Maritime Transport Review 1991*, UNCTAD, p.12). Zapoczątkowana wówczas transformacja ustrojowa przyniosła zmianę krajowych warunków funkcjonowania przedsiębiorstw armatorskich, które aby utrzymać się na rynku,

musiały zdecydowanie zredukować koszty operacyjne. Podjęto w tym kierunku wiele działań, wśród nich najbardziej znaczącymi były: redukcja floty, przeflagowanie statków spod polskiej pod obce bandery (przeważnie pod tzw. wygodne bandery - *flag of convenience*), redukcja zatrudnienia, redukcja majątku lądowego. Konsekwencje te miały szeroki zasięg. Dla państwa oznaczało to liczne straty ekonomiczne:

- brak pozytywnego wpływu bilansu usług transportu morskiego na polski bilans płatniczy,
- spadek w polskich rachunkach narodowych wartości dodanej generowanej dzięki flocie,
- utrata korzyści będących efektem powiązań między polskim handlem zagranicznym a polską flotą,
- utrata wpływów z tytułu działań podejmowanych przez polską administrację morską na rzecz statków pod polską banderą,
- utrata części korzyści z tytułu prowadzonej przez podmioty prywatne oraz publiczne działalności usługowej i/lub produkcyjnej zaspakajającej popyt zgłaszany przez statki pod polską banderą.

Wśród pozaekonomicznych skutków najistotniejszym była utrata rangi państwa o silnej flocie handlowej. Osłabiło to pozycję Polski na międzynarodowej arenie żeglugowej (agencje ONZ: IMO, ILO). Spadek udziału floty (w DWT) zarejestrowanej pod polską banderą we flocie światowej (z 0,7% w 1990 r. do 0,0056% w 2017 r.) (źródło danych: UNCTADSTAT) i redukcja liczby statków zarejestrowanych w polskim rejestrze zdecydowanie negatywnie wpłynęły na postrzeganie polskiej floty. Jako państwo bandery o śladowej wielkości tonażu Polska realnie nie ma możliwości wpływania na kształtowanie porządku w międzynarodowym systemie prawnym żeglugi morskiej.

Wymieniając negatywne efekty utraty większej części floty należy wspomnieć o zmniejszeniu, a praktycznie utracie możliwości wsparcia gospodarki przez zaspokajanie potrzeb przewozowych w sytuacjach konfliktu zbrojnego lub do niego zbliżonych. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 6 listopada 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2143) znalazły się przedsiębiorstwa dysponujące taborem pływającym, w tym między innymi: Polska Żegluga Morska P.P. w Szczecinie, Polskie Linie Oceaniczne S.A. w Gdyni, Polskie Ratownictwo Okrętowe Sp. z o.o. w Gdyni. Redukcja zakresu i wielkości floty związana z niską, ze względu na koszty, konkurencyjnością tych przedsiębiorstw, obniża również ich zdolności przewozowe w wyżej wymienionych sytuacjach.

Ad. II

Konwencja o Pracy na Morzu z 2006 r. (MLC 2006) wprowadziła 9 zakresów zabezpieczenia społecznego marynarzy. Państwa - strony Konwencji zostały zobowiązane do uruchomienia co najmniej trzech. Polska ratyfikując Konwencję zobowiązała się zagwarantować na statkach pod polską banderą zabezpieczenie społeczne w 8 obszarach. Część zobowiązań została wypełniona ustawami: o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616 i 2245) oraz o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2017 r. poz. 1065, z późn. zm.). Pomimo upływu 6 lat od momentu ratyfikacji, wciąż nie wszystkie zadeklarowane zakresy są dostępne dla marynarzy pracujących na statkach. Wdrożenie rozwiązań proponowanych w projekcie ustawy pozwoli państwu na wywiązanie się ze złożonych zobowiązań.

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

W odniesieniu do rozwiązywanego problemu I.

Rekomendowane rozwiązanie: obniżenie kosztów pracy na statkach pod polską banderą przez redukcję obciążeń armatorów-pracodawców kosztami ubezpieczeń społecznych marynarzy-pracowników.

Planowane narzędzia interwencji: projektowana ustawa wprowadza nową, obniżoną podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe dla marynarzy zatrudnionych na polskich statkach. Wysokość podstawy wymiaru składki będzie odpowiadała kwocie wynagrodzenia minimalnego ustalonego na podstawie przepisów wydanych przez Radę Ministrów. Kwota wynagrodzenia minimalnego w 2019 r. wynosi 2250 zł. Nowa podstawa wymiaru składki emerytalnej i rentowej będzie również podstawą wymiaru składki na ubezpieczenia chorobowe i wypadkowe tychże marynarzy. Płatności części składek leżących po stronie pracodawcy (armatora), tj. składki na ubezpieczenie emerytalne, rentowe i wypadkowe, w wysokości odpowiednio 9,76%, 6,5% oraz 2,26% podstawy wymiaru składek marynarzy określonej powyżej, zostaną przejęte przez budżet państwa za pośrednictwem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Oczekiwany efekt: proponowane w nowej ustawie zmiany w prawie spowodują niemal 13-krotne obniżenie obciążenia armatora-pracodawcy z tytułu ponoszonych przez niego kosztów składek.

W odniesieniu do problemu II.

Rekomendowane rozwiązanie:

- 1) marynarze pracujący w systemie kontraktowym na statkach polskich oraz na statkach podnoszących obcą banderę uzyskają możliwość dobrowolnego ubezpieczenia chorobowego. Marynarze oczekujący na zatrudnienie na statkach polskich, pozostający poza stosunkiem pracy, nie będą musieli wносить dodatkowej opłaty na rachunek NFZ, jeżeli będą chcieli się ubezpieczyć dobrowolnie, a przerwa w płaceniu składek będzie dłuższa niż 3 miesiące, ale nie dłuższa niż 150 dni.

- 2) proponuje się, aby marynarze pozostający na lądzie mogli ubezpieczać się dobrowolnie, bez konieczności ponoszenia opłat, o których mowa w art. 68 ust. 8 ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej, w przypadku gdyby okres pozostawania bez pracy przedłużył się ponad przewidziane w tej ustawie granice (po których konieczna jest opłata), z zastrzeżeniem, że przerwa pomiędzy kolejnymi kontraktami nie może być dłuższa niż 150 dni w danym roku.

Planowane narzędzia interwencji: rozszerzenie grupy pracowników podlegających dobrowolnemu ubezpieczeniu chorobowemu o marynarzy pracujących na statkach w systemie kontraktowym (krótkie umowy na czas określony).

Oczekiwany efekt: dobrowolne ubezpieczenie chorobowe pozwoli na zwiększenie stopnia realizacji zobowiązań państwa jako strony Konwencji MLC 2006.

W skrajnym przypadku, jeżeli warunki proponowane w projekcie nie zachęcą polskich ani obcych armatorów do rejestrowania statków w polskim rejestrze, ani nie usatysfakcjonują polskich marynarzy i nie zdecydują się oni na zatrudnienie na polskich statkach, zamiast na statkach obcych, to budżet państwa nie zostanie w żaden sposób uszczuplony, gdyż po pierwsze nie będzie żadnych kosztów związanych z płatnościami składek przez ZUS (bo tych płatności po prostu nie będzie), a po drugie nie będzie potrzeby wypłacać emerytur i innych świadczeń marynarzom, gdyż ci nadal będą pracować na statkach pod obcymi banderami, ubezpieczać się dobrowolnie (albo też nie) i unikać płacenia podatków w Polsce. Pozostanie obecny *status quo*, czyli brak polskiej floty i cała wykwalifikowana kadra marynarska wykształcona w polskich uczelniach i szkołach morskich zatrudniona na obcych statkach.

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

Pomoc publiczna dla sektora transportu morskiego w Unii Europejskiej regulowana jest w kilku dokumentach, z których najważniejsze z punktu widzenia projektowanej ustawy są trzy następujące:

- 1) Komunikat Komisji C(2004)43 - Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, OJ C 013, 17.01.2004, p. 3;
- 2) Komunikat Komisji przedstawiający Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (2009/C 132/06), OJ C 132, 11.06.2009, p. 6;
- 3) Komunikat Komisji Uaktualniający załącznik do komunikatu Komisji C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (2017/C 120/03) OJ C120, 13.04.2017, pp. 10-11.

W oparciu o przepisy zezwalające na udzielenie pomocy publicznej, zawarte w powyższych dokumentach, wiele krajów unijnych przyjęło rozwiązania obniżające koszty załogowe, na przykład:

- Belgia - armatorzy są wyłączeni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne; marynarze są częściowo wyłączeni z obowiązku opłacania składek; składki z tytułu wypadków przy pracy są obniżone; w efekcie, różnica pomiędzy wynagrodzeniami brutto i netto wynosi 13%,
- Finlandia - w przypadku statków zarejestrowanych w drugim fińskim rejestrze możliwy jest zwrot armatorowi płatności składek na ubezpieczenia społeczne i podatki (łącznie około 25%-30% kosztów wynagrodzenia),
- Francja - składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy podlegają refundacji armatorom pod warunkiem przeznaczenia ich na szkolenia, zatrudnienie i rozwój floty,
- Grecja - armatorzy i marynarze opłacają składki na ubezpieczenie społeczne niższe niż pracodawcy i pracownicy z innych sektorów gospodarki,
- Hiszpania – refundacja 90% składek na ubezpieczenia społeczne płacone przez pracodawców,
- Holandia - armatorzy mają możliwość odliczenia 40% wynagrodzenia marynarza od całkowitej kwoty wynagrodzenia i składek ubezpieczeniowych podlegających opodatkowaniu,
- Irlandia - armator otrzymuje zwrot kosztów na składki na ubezpieczenie społeczne, poniesionych w części przypadającej na pracownika,
- Niemcy - armatorzy otrzymują bezpośrednie subsydia związane z obniżeniem kosztów pracy (podatki płacone od wynagrodzeń, składki na ubezpieczenia społeczne); marynarze spoza UE są wyłączeni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne, za wyjątkiem ubezpieczenia wypadkowego,
- Norwegia (kraj EOG) - armatorzy otrzymują pełen zwrot składek na ubezpieczenia społeczne wpłaconych w imieniu marynarzy,
- Włochy - marynarze oraz armatorzy eksploatujący statki w drugim rejestrze włoskim (IIR) są zwolnieni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenia społeczne; ciężar ponoszenia opłat spoczywa na państwie.

State aid measures in EU member states in accordance with the 2004 State Aid Guidelines, European Community Shipowners' Associations (ECSA) 30.05.2012.

Polska do tej pory wykorzystuje, oprócz przyspieszonej amortyzacji inwestycji w statki i prawa do zatrzymania zysków ze sprzedaży statków bez płacenia podatków, jedynie dwa z dostępnych instrumentów pomocy publicznej przewidzianych w Wytycznych z 2004 r., o których wyżej mowa, w tym jeden związany z daninami na rzecz państwa: zwolnienie marynarzy (pracujących co najmniej 183 dni na polskich statkach) z podatku dochodowego. Drugim z instrumentów jest podatek tonażowy. Jak na razie podatek ten nie jest instrumentem motywującym do rejestrowania statków pod polską banderę; korzyści z jego stosowania niwelowane są wysokimi kosztami pracy marynarzy na statkach o polskiej przynależności.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	35 - 40 tys. (w tym około 65 osób zatrudnionych na statkach o polskiej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową)	szacunki APMAR; Manning 2015. <i>Annual Report</i> , Drewry Maritime Research, London 2015; <i>Ocena Skutków Regulacji do projektu ustawy o pracy na morzu</i> https://legislacja.rcl.gov.pl/doc/s/2/254746/254791/254792/dokument171265.pdf	Projektowane w ustawie rozwiązania poprawiają sytuację marynarzy w zakresie zabezpieczenia społecznego. Marynarze pracujący na kontraktach na statkach polskich oraz na statkach podnoszących obcą banderę uzyskają możliwość dobrowolnego ubezpieczenia chorobowego. Marynarze oczekujący na zatrudnienie na statkach polskich, pozostający poza stosunkiem pracy, nie będą musieli wносить dodatkowej opłaty na rachunek NFZ, jeżeli będą chcieli się ubezpieczyć dobrowolnie, a przerwa w płaceniu składek będzie dłuższa niż 3 miesiące, ale nie dłuższa niż 150 dni.
armatorzy	13 (21 statków pod polską banderą; 73 statki pod obcymi banderami)	Związek Armatorów Polskich; <i>Rocznik statystyczny Gospodarki Morskiej 2018</i> , GUS 2018	Obniżenie kosztów pracy ponoszonych przez pracodawców, niezależnie od tego czy są nimi armatorzy czy też zarządzający statkami (<i>ship managers</i>), wpłynie korzystnie na postrzeganie polskiego rejestru jako potencjalnej bandery dla statków przez nich używanych w żegludze międzynarodowej. Wypełnienie przez Polskę wszystkich zobowiązań nałożonych na państwo stroną Konwencji o Pracy na Morzu może zmniejszyć ryzyko negatywnych wniosków poinspekcyjnych ze strony Inspekcji państwa portu (PSC).
przedsiębiorcy zarządzający statkami (<i>ship managers</i>)	17 (ponad 200 statków – wszystkie pod obcymi banderami)	PZZS (Polski Związek Zarządców Statków)	
urzędy morskie	3	<i>Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</i> (Dz. U. z 2018 poz. 181)	Pozytywna reakcja armatorów i zarządzających statkami na rozwiązania przyjęte w projektowanej ustawie przyczyni się do zwiększenia liczby statków podlegających Inspekcji państwa bandery (FSC).
izby morskie	2	<i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.01.2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego</i> (Dz. U. Nr 47, poz. 400)	Pozytywna reakcja armatorów i zarządzających statkami na rozwiązania przyjęte w projektowanej ustawie przyczyni się do zwiększenia liczby statków zarejestrowanych w polskim rejestrze statków morskich. Być może będzie to impulsem do stworzenia bazy danych o statkach pod polską banderą, gdyż obecnie ani w formie papierowej, ani w formie elektronicznej takiej bazy nie ma.
sektor gospodarki morskiej	112 400 zatrudnionych, 18 600 przedsiębiorstw gospodarki morskiej	<i>Rocznik statystyczny Gospodarki Morskiej 2018</i> , GUS 2017, <i>The Economic Value of the EU Shipping Industry 2015</i> , Oxford Economics	Gospodarka morska to sektor o bardzo zróżnicowanej strukturze. Tradycyjna gospodarka morska (transport morski, porty, stocznie), podobnie jak pozostała działalność gospodarcza związana z eksploatacją morza (turystyka morska, rybołówstwo) oraz nowe, rozwijające się gałęzie (akwakultura, biotechnologia morska, energia oceanu, górnictwo morskie) to dziedziny gospodarcze o ogromnym potencjale wzrostu. Ich działalność związana jest ściśle z żeglugą morską, która jest niezbędnym elementem w łańcuchu wartości generowanym przez każdą z wymienionych działalności. Stąd wysoki stopień oddziaływania żeglugi nie tylko na sektor morski, ale

			i na resztę gospodarki. Według <i>Oxford Economics</i>, jedno euro wypracowane przez unijną żeglugę morską przyczynia się do wygenerowania 1,6 euro w innych obszarach gospodarki unijnej (mnożnik inwestycyjny: 2,6), a jedno miejsce pracy na morzu generuje prawie 4 miejsca pracy na lądzie (mnożnik zatrudnienia: 3,8). Przeflagowanie statków pod polską banderę nie wywoła skutków na jakie wskazują mnożniki (nie będą tworzone nowe miejsca pracy na morzu). Ale zarejestrowanie statków w Polsce może przyczynić się do zmiany miejsc, w których żegluga wywołuje pozytywne efekty, z innych krajów do Polski. Do rozwoju tradycyjnych i nowych rodzajów morskiej działalności gospodarczej potrzebne są specyficzne zasoby: ludzie o wysokich kompetencjach i uprawnieniach do pracy na morzu oraz flota spełniająca coraz wyższe wymagania techniczne. Należy budować „więzi” między marynarzem, a państwem przez stworzenie możliwości uczestniczenia w systemie ubezpieczeń społecznych gwarantowanych przez państwo. Można przypuszczać, że wówczas podejmujący decyzję o rezygnacji z pracy na morzu, zmotywowani wcześniejszym członkostwem w systemie ubezpieczeń społecznych, podejmą pracę w polskim przedsiębiorstwie należącym do sektora gospodarki morskiej. Ta kwestia jest ważna, ponieważ w wielu przypadkach prowadzenie morskiej działalności gospodarczej możliwe jest wyłącznie w oparciu o ludzi z doświadczeniem morskim. W innych przypadkach doświadczenie morskie pozwala na efektywniejsze gospodarowanie zasobami.
skarb państwa	1		Przyjęcie rozwiązań zawartych w projektowanej ustawie będzie miało zdecydowanie pozytywny wpływ na finanse publiczne. Nowe statki w polskim rejestrze będą generowały wiele strumieni wpływów do budżetu państwa: - opłaty rejestrowe; - podatek tonażowy; - wpływy z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne opłacane przez marynarzy; - podatki bezpośrednie i pośrednie od pracowników, których miejsca pracy zostaną wygenerowane dzięki większej flocie eksploatowanej przez przedsiębiorstwa z siedzibą w Polsce i nadzorowanej przez polskie urzędy i instytucje nadzoru. Szczegółowe wyliczenia i opis skutków finansowych znajdują się w pkt 6 OSR. Wydatki z budżetu państwa wiążą się z pokryciem przez Państwo tej części składek na ubezpieczenia społeczne, której obowiązek zapłaty spoczywa na armatorze-pracodawcy. Ryzyko strat budżetu państwa z tytułu wdrożenia proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań praktycznie nie występuje. Wpływy do budżetu związane z rejestracją statków będą w całości pokrywały potencjalne wydatki. W przypadku braku wpływów (brak zainteresowania polską banderą) nie będą

			generowane wydatki.
--	--	--	---------------------

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

Projekt założeń i projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania członkom Polskiego Związku Zarządców Statków (obecnie Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych), a po analizie uwag zgłoszonych przez członków PZZS oba projekty zostały przekazane do konsultacji do następujących podmiotów: Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR), Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenie Starszych Mechaników, Związek Armatorów Polskich, Akademia Morska w Szczecinie oraz Akademia Morska w Gdyni.

W opiniach, które zgłoszono, zgodnie podkreślano, że posiadanie przez Polskę nowoczesnego prawa w zakresie zatrudnienia marynarzy na statkach morskich pozwoli na odbudowę polskiej floty i zwiększenie zatrudnienia na polskich statkach polskich marynarzy, a także uzyskanie pozycji konkurencyjnej przez polskich przedsiębiorców żeglugowych na rynku międzynarodowym.

Dlatego zakładane uregulowania prawne muszą uzupełnić nie do końca uregulowane sprawy związane z zatrudnieniem na morzu, a w szczególności kwestie ubezpieczeń społecznych i podatków dochodowych dla wszystkich marynarzy będących polskimi obywatelami niezależnie od tego czy świadczą pracę pod polską, czy obcą banderą, u polskiego, czy u zagranicznego pracodawcy (jedynym ograniczeniem może tu być jego siedziba, która z powodów wskazanych w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* może znajdować się jedynie na terytorium państwa członkowskiego EU lub państwa należącego do EOG).

Podmioty opiniujące projekt wskazały ponadto, że wprowadzenie w życie w 2015 r. ustawy o pracy na morzu bez stworzenia właściwych warunków sprzyjających powrotowi statków morskich pod polską banderę, głównie bez obniżenia bardzo wysokich (znacznie wyższych niż u pracodawców zagranicznych) kosztów pracy, nie spowodowało poprawy sytuacji polskich przedsiębiorców żeglugowych i poprawy ich konkurencyjności na światowym rynku żeglugowym.

W toku konsultacji wyrażane były także wątpliwości, czy proponowane w założeniach uregulowania dotyczące składek na ubezpieczenia społeczne będą wystarczającą zachętą dla marynarzy i armatorów do pracy i eksploataowania statków pod narodową banderą. Wyrażano opinie, że niektórzy polscy marynarze mogą nadal preferować wyższe pensje za pracę na statku pod obcą banderą i nie płacić składek na ubezpieczenia społeczne, nie rozumiejąc, jak dużą korzyść stwarza zabezpieczenie socjalne gwarantowane przez państwo. Niektórzy polscy armatorzy troszcząc się bardziej o swoje zyski i nie myśląc o zatrudnianych przez siebie marynarzach, o ich bezpieczeństwie socjalnym i sprawach podatkowych, mogą nadal pozostać w podatkowo wygodnych dla siebie rejestrach obcych.

Uznano, że nie ma gwarancji, że proponowane w projekcie warunki będą odpowiadać i jednym, i drugim. Jest natomiast konieczność, przy okazji prac nad nową ustawą, sformułowania odpowiedzi na fundamentalne, również i dla sensu tworzenia nowych „morskich” regulacji prawnych, pytanie: czy sytuacja, w której Polska jako kraj z dostępem do morza, państwo, które od początku swojego istnienia włożyło tak wiele wysiłku w budowanie od podstaw portów i gospodarki morskiej, a nie ma dzisiaj własnej floty handlowej, jest zgodna z polską racją stanu?

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 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		6,5	11,2	16,0	20,7	25,4	31,1	36,5	42,0	47,4	52,5	289,3
budżet państwa	brak	4,8	7,8	10,9	13,9	16,9	21,0	24,7	28,5	32,2	35,5	196,2
Narodowy Fundusz Zdrowia	brak	0,8	1,5	2,3	3,1	3,9	4,7	5,5	6,3	7,1	7,9	43,1
Fundusz Pracy	brak	0,2	0,5	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,7	1,9	2,1	11,7
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	brak	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
FEP i PFRON	brak	0,7	1,3	2,0	2,7	3,4	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	37,7
JST	brak	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*
pozostałe jednostki (oddzielnie)	brak	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*
Wydatki ogółem		-1,8	-3,6	-5,4	-7,2	-9,0	-10,8	-12,6	-14,4	-16,2	-18,0	-99,0
budżet państwa	brak	-1,8	-3,6	-5,4	-7,2	-9,0	-10,8	-12,6	-14,4	-16,2	-18,0	-99,0
JST	brak	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	brak	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem		4,7	7,6	10,6	13,5	16,4	20,3	23,9	27,6	31,2	34,5	190,3
budżet państwa	brak	3,0	4,2	5,5	6,7	7,9	10,2	12,1	14,1	16,0	17,5	97,2

Narodowy Fundusz Zdrowia	brak	0,8	1,5	2,3	3,1	3,9	4,7	5,5	6,3	7,1	7,9	43,1
Fundusz Pracy	brak	0,2	0,5	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,7	1,9	2,1	11,7
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	brak	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
FEP i PFRON	brak	0,7	1,3	2,0	2,7	3,4	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	37,7
JST	brak	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++
pozostałe jednostki (oddzielnie)	brak	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++

*podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy generują dochody JST oraz pozostałych jednostek, jednak ich oszacowanie na podstawie danych (GUS, inne instytucje i podmioty publiczne) nie jest możliwe

**oddziaływanie na JST oraz pozostałe jednostki jest jednoznacznie pozytywne (prognozowane są dochody, brak wydatków), podobnie jak w przypadku dochodów JST, brak wiarygodnych danych uniemożliwia precyzyjne oszacowanie dodatniego salda wpływu ustawy na sektor finansów publicznych

Źródła finansowania	Wydatki budżetu państwa z tytułu opłacania za armatorów lub zarządzających statkami składek na ubezpieczenia emerytalne, rentowe i wypadkowe marynarzy będą w całości pokryte dochodami budżetu państwa.																							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Do obliczenia skutków dla finansów publicznych projektowanej ustawy wybrano jeden statek, którego koszty operacyjne (zależne od podnoszonej bandery) stanowiły podstawę wszelkich kalkulacji. Statek typu handysize (rok budowy 2012) należy do jednego z polskich armatorów i pływa pod banderą bahamską. Jego podstawowe parametry to: GT 24145, NT 12162, DWT 37884 t. Załogę statku stanowi 18 osób, z których 4 zatrudnione są na poziomie zarządzania, 5 – na poziomie operacyjnym, 9 – na poziomie pomocniczym. 1. Składki na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze Obliczenia wysokości oczekiwanych składek na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze (FP, FGŚP, FEP, PFRON) znajdują się w załączniku nr 2: „Składki na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze - po zmianie prawa”. Kalkulacja wysokości składek według propozycji zawartej w projekcie ustawy została przeprowadzona w oparciu o następujące źródła: (a) siatka płac załogi statku typu handysize w 2017 r. (załącznik 1), (b) Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 11 lutego 2019 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2018 r. (M. P. z 2019 r. poz. 155), (c) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 września 2018 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2019 roku (Dz.U. 2018 poz. 1794). Dla załogi statku typu handysize w jednym roku budżetowym uzyskano następujące wyniki (w zaokrągleniu do 100 zł) (tablica A): Tablica A. Suma składek (w jednym roku budżetowym) na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne i fundusze płatne przez poszczególne podmioty według przepisów zawartych w projekcie ustawy <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="3">Podmiot zobowiązany do pokrycia zobowiązań</th></tr><tr><th>Pracodawca</th><th>Pracownicy</th><th>Skarb Państwa</th></tr><tr><td>Ubezpieczenie społeczne</td><td>0</td><td>66 650</td><td>90 000</td></tr><tr><td>Ubezpieczenie zdrowotne (NFZ)</td><td>0</td><td>37 750</td><td>0</td></tr><tr><td>Fundusze (FP, FGŚP, FEP, PFRON)</td><td>45 300</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Razem</td><td>45 300</td><td>104 400</td><td>90 000</td></tr></table> Źródło: Załącznik 2 do OSR. Roczne wpływy i wydatki budżetu państwa oraz innych instytucji z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze, przy założeniu że każdego roku będzie rejestrowanych około 20 nowych statków, zostały przedstawione w pozycjach 2-6 i 13 załącznika nr 5 („Skutki finansowe dla sektora finansów publicznych w latach 2020-2029”) do niniejszego dokumentu. 2. Podatek tonażowy Obliczenia wysokości podatku tonażowego zostały przeprowadzone w oparciu o następujące źródła: (a) Ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 31), (b) tabele A kursów średnich NBP http://www.nbp.pl/home.aspx?c=/ascx/archa.ascx. Stawka dobowy podatku tonażowego dla statku typu handysize wyniosła 40,70 euro. W skali roku, przy kursie 4,27 EUR/PLN (średni roczny kurs w 2018 r.) podatek tonażowy wyniósł 12 052,34 zł. Roczny podatek tonażowy dla 20 statków będzie kształtował się pomiędzy 230 a 240 tys. zł. Wraz z rosnącą liczbą statków we flocie dochody budżetu będą rosły do prognozowanych 2,4 mln zł w 10. roku obowiązywania projektowanej ustawy (tablica B).		Podmiot zobowiązany do pokrycia zobowiązań			Pracodawca	Pracownicy	Skarb Państwa	Ubezpieczenie społeczne	0	66 650	90 000	Ubezpieczenie zdrowotne (NFZ)	0	37 750	0	Fundusze (FP, FGŚP, FEP, PFRON)	45 300	0	0	Razem	45 300	104 400	90 000
	Podmiot zobowiązany do pokrycia zobowiązań																							
	Pracodawca	Pracownicy	Skarb Państwa																					
Ubezpieczenie społeczne	0	66 650	90 000																					
Ubezpieczenie zdrowotne (NFZ)	0	37 750	0																					
Fundusze (FP, FGŚP, FEP, PFRON)	45 300	0	0																					
Razem	45 300	104 400	90 000																					

Tablica B. Wpływy do budżetu z tytułu podatku tonażowego w latach 2020-2029

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Liczba statków	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
Podatek tonażowy w mln PLN	0,2	0,5	0,7	1,0	1,2	1,4	1,7	1,9	2,2	2,4

Źródło: opracowanie własne

3. Opłaty rejestracyjne

Obliczenia wysokości opłat rejestracyjnych przeprowadzono w oparciu o następujące źródła: (a) załącznik do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181), (b) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz. U. Nr 47, poz. 400), (c) *Compass Maritime Weekly Report*, www.compassmar.com. Kalkulując roczną wysokość opłat założono, że każdego roku będzie rejestrowanych 20 statków (nowych i starszych). Przyjęto iż 10 z nich to statki w wieku do 5 lat, o wartości rynkowej ok. 12 mln USD, 10 kolejnych to statki powyżej 15 lat, o wartości rynkowej ok. 5 mln USD (wartość statków oszacowano na podstawie *Compass Maritime Weekly*). Roczne wpływy z tytułu opłat rejestracyjnych oszacowano na ponad 1,2 mln zł (tablica C). Wśród opłat rejestracyjnych znajduje się „opłata kancelaryjna” - jej udział w opłacie rejestracyjnej jest nieistotny, dlatego pominięto ją w kalkulacjach.

Tablica C. Roczne wpływy do budżetu z tytułu opłat rejestracyjnych

lp.	Elementy brane pod uwagę przy rejestracji statku:	wiek statku	
		do 5 lat	powyżej 15 lat
1.	przegląd techniczny w PLN	500	4000
2.	wartość statku w mln USD	12	5
3.	wartość statku w mln PLN (przy kursie 3,62 USD/PLN)	43,44	18,10
4.	opłata stała (50,00 PLN)	50	50
5.	rejestracja stosunkowa (0,2% wartości rynkowej statku)	86880	36200
6.	w PLN kancelaryjna (zmienna)	500	500
7.	koszt rejestracji statku	87985	40773
8.	roczne wpływy do budżetu państwa (10+10 statków)	879850	407730
9.	prognozowane roczne wpływy do budżetu państwa	1287580	

Źródło: opracowanie własne

4. Inspekcje związane z wydaniem certyfikatów i świadectw niezbędnych do eksploatacji statków
Kalkulacja wysokości opłat za inspekcje i certyfikaty wydawane statkom pod polską banderą została przeprowadzona w oparciu o następujące źródła: a) Załącznik do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.); b) Załącznik nr 3 do ustawy z dnia 4 września o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 692); c) Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616 i 2245); d) Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66); e) Załącznik do ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000). Kalkulację przeprowadzono dla statku typu handysize w cyklu 10-letnim. Lista certyfikatów, które uwzględniono w obliczeniach obejmowała 29 pozycji. Zarówno pozycje na tej liście, kwestie związane z inspekcjami (przed wydaniem certyfikatów, inspekcjami pośrednimi, potwierdzeniami) oraz koszty wydania certyfikatów konsultowano z inspektorami Inspektoratu Państwa Bandery Urzędu Morskiego w Gdyni.

Jeżeli inspekcję przed wydaniem certyfikatu przeprowadzają przedstawiciele administracji morskiej – cała kwota należna za kontrolę oraz wydany certyfikat jest dochodem budżetu państwa. Jeżeli inspekcję przeprowadza uznana organizacja (*Recognized Organization*, np. Polski Rejestr Statków - PRS) wówczas do budżetu państwa odprowadzana jest kwota stanowiąca 10% przychodów danej instytucji. Szacowana kwota wpływów z tego tytułu, w ciągu pierwszych 10 lat obowiązywania projektowanej ustawy przy systematycznie rosnącej liczbie statków w polskim rejestrze, wzrośnie z ok. 0,5 mln zł do prawie 1,5 mln zł (tablica D).

Tablica D. Roczne wpływy do budżetu z tytułu inspekcji związanych z wydaniem certyfikatów i świadectw

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Opłaty (inspekcje, certyfikaty) za 1 statek [PLN]	13520	1028	5310	1028	1028	11457	1028	5310	1028	1028
Liczba statków	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
Opłaty (inspekcje,	0,27	0,29	0,39	0,41	0,44	0,66	0,94	0,96	1,06	1,09

	certyfikaty) za nowo rejestrowane statki w mln PLN										
Źródło: opracowanie własne											
5. Podatki bezpośrednie, pośrednie oraz składki na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne od osób, których miejsca pracy zostały wygenerowane dzięki większej liczbie statków pod polską banderą. Obliczenia danin na rzecz państwa uzyskanych dzięki nowym miejscom pracy przedstawiono w załączniku nr 3: „Prognozowane podatki i składki od osób nowo zatrudnionych w sektorach związanych z żeglugą morską” oraz w załączniku nr 4: „Prognozowane dochody sektora finansów publicznych z tytułu podatków oraz składek na ubezpieczenia od osób nowo zatrudnionych na lądzie”. Kalkulacja wysokości danin od osób nowo zatrudnionych została przeprowadzona w oparciu o następujące źródła: a) Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS, Warszawa - Szczecin, 2018; b) Budżety gospodarstw domowych w 2017 roku, GUS, 2018. W prognozach oceny skutków zwiększenia liczby statków zarejestrowanych pod polską banderą przyjęto, iż nowo zarejestrowany statek w polskim rejestrze, przyczyni się do powstania ok. 2 - 3 nowych miejsc pracy. W literaturze przyjmuje się, że 1 miejsce pracy na morzu tworzy 3 - 4 miejsc pracy na lądzie (IMO, Oxford Economics). Nie można zastosować takiego przelicznika w szacowaniu skutków zmian w ustawach, których celem jest zwiększenie liczby statków pod polską banderą. Zmiana bandery statku nie wywołuje takich samych skutków jak wprowadzenie do eksploatacji nowego statku, który zwiększa liczebność floty <i>en masse</i>. Dlatego założono, że zmiana bandery wywoła zmianę popytu na usługi na rzecz statku (administracja morska, towarzystwa klasyfikacyjne, stocznie) w pierwszej kolejności, w miarę wzrostu floty zmieni się również popyt na usługi świadczone na rzecz pracujących na statku. Stąd w pierwszych 5 latach zmian założono przyrost zatrudnienia na lądzie średnio o 2 osoby dla jednego statku nowo zarejestrowanego pod polską banderą, w kolejnych zwiększono liczbę nowych miejsc pracy do 3. Łącznie, w analizowanym okresie, przyrost zatrudnienia związany z nowymi miejscami pracy powstałymi dzięki wzrostowi floty pod banderą narodową wygeneruje trzy strumienie wpływów do budżetu poprzez Urzędy Skarbowe, ZUS, NFZ. Ich wartość w ciągu pierwszych 10 lat od wprowadzenia projektowanej ustawy powinna osiągnąć około 86 mln zł. Szczegółowe zestawienie wpływów do budżetu możliwych do uzyskania dzięki rozwiązaniom proponowanym w projekcie ustawy zostało zawarte w załączniku nr 5: „Skutki finansowe dla sektora finansów publicznych w latach 2020 - 2029”.											
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											
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Na międzynarodowym rynku żeglugowym o konkurencyjności przewoźnika decyduje poziom kosztów działalności, bowiem jedynie relatywnie niskie koszty eksploatacji statku dają możliwość osiągania zysków. Dążenie do minimalizacji kosztów jest trudne ze względu na globalny zasięg działalności przedsiębiorstwa żeglugowego i globalny zasięg rynków, na których dokonuje się zakupu czynników niezbędnych do świadczenia usług przewozowych transportem morskim. Koszty eksploatacji statku (w układzie rodzajowym), to (1) koszty utrzymania statku (osobowe i nieosobowe), (2) koszty ładunkowe i ruchu oraz (3) koszty administracyjne. Większość kosztów eksploatacyjnych kształtowana jest w oparciu o mechanizm rynkowy. Szczególnie w grupie nieosobowych kosztów utrzymania statku (związanych m.in. z remontami, konserwacją, ubezpieczeniami majątkowymi etc.) oraz wśród kosztów ładunkowych i ruchu (obejmujących koszty paliwa, olejów, opłat portowych, koszty załadunku/ wyładunku etc.) trudno znaleźć źródła uzyskania potencjalnej przewagi nad konkurentami, skoro wszyscy przedsiębiorcy żegludowi kupują powyższe zasoby ekonomiczne na tych samych warunkach. Jedyne możliwości oszczędności tworzą koszty osobowe kosztów utrzymania statku oraz koszty administracyjne. Wśród kosztów osobowych, które mogą sięgać 40% kosztów utrzymania statku, wyróżnia się, między innymi, koszty bezpośrednie (wynagrodzenia) oraz pośrednie (ubezpieczenia społeczne). O ile wynagrodzenia ustalane są na światowym rynku pracy na morzu, a ich główną determinanta jest dostępność osób o odpowiednich									

		kwalifikacjach i ich oczekiwania płacowe (kształtowane w oparciu o PKB <i>per capita</i> w kraju pochodzenia), o tyle koszty związane z ubezpieczeniami społecznymi zależą od przepisów obowiązujących w państwie bandery. Przepisy obowiązujące pod polską banderą nie są satysfakcjonujące ani dla pracodawców, ani dla marynarzy. Porównanie zarobków (przy założeniu, że kwota wynagrodzenia zapisana w kontrakcie wynosi 10 000 zł) jakie otrzymuje marynarz oraz kosztów związanych z zatrudnieniem tego marynarza ponoszonych przez pracodawcę pod banderą Bahamów, pod polską banderą bez zmiany przepisów i po wprowadzeniu proponowanych zmian znajdują się na wykresie A. Wykres A. Wynagrodzenia marynarza w kwocie 10 000 zł – porównanie wypłaconych marynarzowi kwot oraz kosztów zatrudnienia marynarza pod banderą Bahamów, banderą polską obecnie oraz po zmianach w prawie <table><tr><th>Bandera</th><th>wynagrodzenie wynikające z kontraktu</th><th>wynagrodzenie wypłacone marynarzowi</th><th>koszt zatrudnienia marynarza (pracodawca)</th></tr><tr><td>Bahamy</td><td>10 000</td><td>10 000</td><td>10 200</td></tr><tr><td>Polska przed zmianą</td><td>10 000</td><td>7 852</td><td>12 311</td></tr><tr><td>Polska po zmianie</td><td>10 000</td><td>9 549</td><td>10 185</td></tr></table> W załączniku nr 6 do OSR: „Porównanie miesięcznych pozapłacowych kosztów pracy marynarzy statku typu handysize pod banderą Bahamów i banderą polską” przedstawiono kwoty pośrednich (ubezpieczenia społeczne) kosztów osobowych ponoszonych przez armatora w związku z eksploatacją statku typu handysize pod banderą Bahamów oraz potencjalną wysokość tychże kosztów w warunkach podnoszenia przez statek bandery polskiej – przy obecnie obowiązujących przepisach oraz po wprowadzeniu proponowanych zmian. W przypadku Bahamów do kosztów pozapłacowych zaliczono też koszty wynikające z umów zawartych między pracodawcą a związkami ITF. Bandera statku ma wpływ również na koszty administracyjne (ogólne), które w kosztach eksploatacji statku mogą sięgać kilkunastu procent. Należą do nich koszty związane z rejestracją statku, inspekcjami państwa bandery oraz obciążeniami fiskalnymi działalności gospodarczej (różne formy i stawki podatków). Różnice między kosztami ogólnymi wynikające z rejestracji statku pod banderą Bahamów, banderą polską przed zmianami oraz po wprowadzeniu proponowanych zmian przedstawiono w załączniku numer 7: „Koszty eksploatacji statku typu handysize pod banderą Bahamów i banderą polską”.	Bandera	wynagrodzenie wynikające z kontraktu	wynagrodzenie wypłacone marynarzowi	koszt zatrudnienia marynarza (pracodawca)	Bahamy	10 000	10 000	10 200	Polska przed zmianą	10 000	7 852	12 311	Polska po zmianie	10 000	9 549	10 185
Bandera	wynagrodzenie wynikające z kontraktu	wynagrodzenie wypłacone marynarzowi	koszt zatrudnienia marynarza (pracodawca)															
Bahamy	10 000	10 000	10 200															
Polska przed zmianą	10 000	7 852	12 311															
Polska po zmianie	10 000	9 549	10 185															
W ujęciu niepieniężnym	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	W odniesieniu do grupy marynarzy, których praca przyczynia się do generowania wielu nowych miejsc pracy, a transfery wynagrodzeń do Polski szacowane są w przedziale 1 – 2 mld euro: jako obywatele „odzyskają” czynne prawo wyborcze, z którego, z racji pracy na statkach pod obcymi banderami, nie mogą korzystać.																
Niemierzalne	Przedsiębiorstwa armatorskie oraz zarządzający statkami pod polską banderą	Korzystniejsze warunki rejestrowania statków pod polską banderą mogą spowodować zmianę struktury wieku (na niższy) polskiej floty. Obecnie przeciętny wiek statków pod banderą narodową wynosi 35 lat (prawie o 15 lat więcej od średniej światowej) (<i>Rocznik statystyczny Gospodarki Morskiej 2018</i> , GUS 2018; <i>Review of Maritime Transport 2018</i> , UNCTAD/RMT/2018). Negatywnie wpływa to na postrzeganie																

		konkurencyjności polskiej flagi oraz floty pod nią zarejestrowanej. Niekorzystna ocena jest również konsekwencją niskich pozycji w ratingach flag ogłaszanych przez Memorandum Paryskie. W raportach za lata: 2014, 2015, 2016 polska bandera była klasyfikowana na szarej liście tego Memorandum (<i>Performance lists Paris MoU</i>, https://www.parismou.org/publications-category/performance-list). Konsekwencją niskiej konkurencyjności flagi są wyższe koszty np. ubezpieczeń oraz większa liczba inspekcji (rosnący poziom ich szczegółowości) i wyższe ryzyko wykrycia niezgodności, które mogą skutkować zatrzymaniem statku w porcie. Polskie wyjaśnienia skierowane do Dyrektora Generalnego DG MOVE w sprawie powodów wpisania polskiej bandery na szarą listę i kroków, które zostaną podjęte aby zmienić sytuację, skupiają się na przestrzeganiu procedur, szkoleniu i współpracy odpowiednich instytucji. Bez odnowienia floty proponowane działania prawdopodobnie nie przyniosą rezultatów, gdyż pomijają najważniejszy aspekt problemów polskiej bandery, czyli wiek floty. Wydaje się, że podjęcie wysiłku uatrakcyjnienia rejestracji statków pod polską banderą i wykorzystanie wszystkich dozwolonych narzędzi i instrumentów pomocy publicznej leży w interesie państwa.
	Marynarze oraz ich rodziny	Dzięki podjęciu pracy na statkach pod polską banderą, składki opłacane na ubezpieczenia społeczne będą źródłem środków finansowych w razie choroby, kalectwa jak również, w przypadku kobiet – marynarzy - świadczeń macierzyńskich. Wszelkiego rodzaju sprawy sporne z pracodawcą łatwiej będzie rozwiązywać w oparciu o krajowe przepisy, z przedsiębiorcą, którego siedziba znajduje się na terytorium Polski.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<i>Rocznik statystyczny Gospodarki Morskiej 2018</i>, GUS 2018 <i>Review of Maritime Transport 2018</i>, UNCTAD/RMT/2018 <i>Performance lists Paris MoU</i>, https://www.parismou.org/publications-category/performance-list Pismo Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kierowane do Dyrektora Generalnego DG MOVE w sprawie działań zmierzających do poprawy wizerunku polskiej bandery, czego efektem ma być ponowne wpisanie polskiej bandery na białą listę MoU Paris <i>Drewry Manning – 2015. Annual Report</i>, Drewry Maritime Research, London 2015	

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:	

9. Wpływ na rynek pracy

Rozwiązania proponowane w projekcie ustawy mogą diametralnie zmienić sytuację kilku tysięcy marynarzy na rynku pracy, a dokładniej - wprowadzić tę grupę zawodową do statystyk rynku pracy.

Obecnie nie wiadomo dokładnie ilu polskich marynarzy pracuje na morzu. Absolwenci akademii morskich po ukończeniu studiów wyższych „znikają” z polskiego rynku pracy; nie figurują w raportach i statystykach. Jako przykłady można wskazać platformę, której celem jest pomoc w podjęciu decyzji o wyborze studiów: Ogólnopolski system monitorowania Ekonomicznych Losów Absolwentów (ELA) oraz roczniki statystyczne gospodarki morskiej. W przypadku ELA – informacje przygotowywane są w oparciu o dane z ZUS. Z ostatnich dostępnych raportów wynika, że absolwenci tzw. kierunków pływających akademii morskich: zarabiają mniej niż przeciętna w miejscu zamieszkania i jednocześnie w większym stopniu narażeni są na bezrobocie. Tak niekorzystny obraz jest następstwem niedostatecznej reprezentacji oficerów marynarki handlowej w ZUS. W przypadku *Rocznika statystycznego Gospodarki Morskiej* GUS, w tablicach poświęconych liczbie pracujących nie ma wyszczególnionej grupy „pracujący na morzu”. Jedyna najbliższa grupa to pracujący w „morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym”. Jej liczebność w 2017 r. wynosiła 3147 osoby.

Polscy marynarze w statystykach rynku pracy pojawiają się dopiero jako poszukujący pracy, czyli bezrobotni. Liczba marynarzy zarejestrowanych jako bezrobotni (załoga szeregowa oraz oficerowie, łącznie z kapitanami żegluga wielkiej) fluktuuje (tablica E).

Tablica E. Liczba marynarzy zarejestrowanych w powiatowych urzędach pracy jako osoby bezrobotne na koniec I oraz II półrocza w latach 2013 - 2018

	Rok										
	2013		2014		2015		2016		2017		2018
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I
Liczba marynarzy zarejestrowanych w PUP jako bezrobotni	380	392	347	455	408	458	451	442	429	418	412

Źródło: <https://archiwum.mpips.gov.pl/analizy-i-raporty/raporty-sprawozdania/rynek-pracy/arejestrowanibezrobotniorazofertypracywedugzawodwispecjalnoci/rok-2018/>

Według danych Ministerstwa Rodziny Pracy i Polityki Społecznej wśród zarejestrowanych jako bezrobotni marynarzy, grupą najbardziej liczną ze względu na długość pozostawania bezrobotnym, a wcześniej pracujących, jest grupa od 1 do 12 miesięcy pozostająca bez pracy. Brak możliwości stwierdzenia czy są to bezrobotni krótko (1-3 mies.), średnio (3-6) czy długookresowi (6-12 mies.) powoduje, że trudno stwierdzić, czy rejestracja w Powiatowym Urzędzie Pracy związana jest z przebywaniem na lądzie pomiędzy kolejnymi okresami zatrudnienia, czy z brakiem zatrudnienia. Można jedynie przypuszczać, że chęć posiadania ubezpieczenia zdrowotnego motywuje marynarzy do rejestracji w PUP. Przesłanką takiego wnioskowania jest duże zróżnicowanie liczby marynarzy zarejestrowanych na początkach i końcach poszczególnych półroczy.

Zmiany w przepisach, które umożliwią i jednocześnie zachęcą marynarzy do dobrowolnego ubezpieczania się (w tym przypadku chodzi przede wszystkim o ubezpieczenie zdrowotne – z możliwością przerw w opłacaniu składek bez konsekwencji finansowych oraz ubezpieczenie chorobowe) prawdopodobnie doprowadzą do zmniejszenia się liczby zarejestrowanych, bezrobotnych marynarzy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:		☐ demografia ☒ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Statki należące do przedsiębiorstw Skarbu Państwa (PŻM P.P., PŻB S.A.), zarejestrowane pod obcymi banderami, nie są źródłem korzyści dla budżetu państwa. Państwo ponosi z tego tytułu również straty w ujęciu pozaekonomicznym i prestiżowym. Polscy marynarze zatrudnieni na statkach o obcej przynależności nie mogą korzystać z niektórych praw obywatelskich – np. czynnego prawa wyborczego.		

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, aby ustawa zaczęła obowiązywać 30 dni od jej uchwalenia, z wyjątkiem przepisów, których stosowanie uzależnione jest od zgody Komisji Europejskiej w sprawie dozwolonej pomocy publicznej.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Do ewaluacji efektów projektu ustawy zostanie wykorzystana analiza porównawcza wartości mierników *ex-ante* i *ex-post*. Do analizy (przeprowadzanej każdego roku) zostaną wykorzystane, między innymi, następujące mierniki: liczba statków zarejestrowanych pod polską banderą; liczba polskich marynarzy zatrudnionych na statkach o polskiej przynależności; wpływy z tytułu: opłat rejestracyjnych, podatku tonażowego, składek na ubezpieczenia społeczne (obowiązkowych i dobrowolnych), inspekcji państwa bandery.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

- Załącznik 1. „Siatka płac załogi statku typu handysize (2017 r.)”
- Załącznik 2. „Składki na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze - po zmianie prawa”
- Załącznik 3. „Prognozowane podatki i składki od osób nowo zatrudnionych w sektorach związanych z żeglugą morską”
- Załącznik 4. „Prognozowane dochody sektora finansów publicznych z tytułu podatków oraz składek na ubezpieczenia od osób nowo zatrudnionych na lądzie”
- Załącznik 5. „Skutki finansowe dla sektora finansów publicznych w latach 2020 - 2029”
- Załącznik 6. „Porównanie miesięcznych pozapłacowych kosztów pracy marynarzy statku typu handysize pod banderą Bahamów i banderą polską”
- Załącznik 7. „Koszty eksploatacji statku typu handysize pod banderą Bahamów i banderą polską”.

Siatka płac członków załogi statku typu handysize (2017 r.) - koszt wynagrodzeń w 2019 r.

Lp.	Stanowisko	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [USD] ¹	Poziom odpowiedzialności	Dla każdego z poziomów odpowiedzialności:			
				suma wynagrodzeń [USD]	liczba stanowisk	przeciętne wynagrodzenie	
						[USD]	[PLN]
						średni kurs NBP: 3,62 USD/PLN ²	
1	Kapitan	7550	poziom zarządzania	24800	4	6200	22444
2	St.mechanik	6900					
3	St. oficer	5350					
4	II of.mechanik	5000					
5	Oficer wachtowy II	4000	poziom operacyjny	20100	5	4020	14552
6	Oficer wachtowy III	3900					
7	III of. mechanik	3900					
8	IV of. mechanik	3800					
9	Oficer elektryk	4500					
10	Bosman	2300	poziom pomocniczy	21000	9	2333	8447
11	St. Marynarz	2250					
12	St. Marynarz	2250					
13	St. Marynarz	2250					
14	Marynarz	1850					
15	Mag. maszynowy	2500					
16	Motorzysta	2200					
17	Kucharz	2850					
18	Steward	2550					

¹ źródło: Biuro Administracyjno-Personalne PŻM P.P.² kurs średni za 2018 r. w oparciu o tabele kursów NBP (http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/kursy/arch_a.html)

Składki na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne oraz fundusze - po zmianie prawa
(podstawa wymiaru składek - kwota wynagrodzenia minimalnego)

Załącznik 2

2019					Składki przypadające na jednego marynarza			Statek typu handysize 18 osób		
Lp.	Ubezpieczenie	Składka [%]	Składka płacona przez pracodawcę lub ZUS [%]	Składka płacona przez marynarza [%]	podstawy wymiaru składek (PZ) [pln]	kwota składki płaconej przez pracodawcę lub ZUS [pln]	kwota składki płaconej przez marynarza [pln]	rocznie		
								kwota składki płaconej przez pracodawcę [pln]	kwota składki płaconej przez ZUS [pln]	kwota składki płaconej przez załogę [pln]
1.	Emerytalne	19.52	9.76	9.76	2250.00	219.60	219.60	0.00	47433.60	47433.60
2.	Rentowe	8.00	6.50	1.50	2250.00	146.25	33.75	0.00	31590.00	7290.00
3.	Chorobowe	2.45	0.00	2.45	2250.00	0.00	55.13	0.00	0.00	11907.00
4.	Wypadkowe	2.26	2.26	0.00	2250.00	50.85	0.00	0.00	10983.60	0.00
A	Ubezpieczenia społeczne					416.70	308.48	0.00	90007.20	66630.60
5.	Zdrowotne	9.00	0.00	9.00	1941.53	0.00	174.74	0.00	0.00	37743.25
B	Ubezpieczenie zdrowotne					0.00	174.74	0.00	0.00	37743.25
6.	Fundusz Pracy (FP)	2.45	2.45	0.00	2250.00	55.13	0.00	11907.00	0.00	0.00
7.	Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (FGŚP)	0.10	0.10	0.00	2250.00	2.25	0.00	486.00	0.00	0.00
8.	Fundusz Emerytur Pomostowych (FEP)	1.50	1.50	0.00	2250.00	33.75	0.00	7290.00	0.00	0.00
9.	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON)	40,65%*WP* (6%*ZOG - ZON)	2.44	0.00	4863.74	118.68	0.00	25633.86	0.00	0.00
C	Suma wpłat na fundusze					209.80	0.00	45316.86	0.00	0.00
	Suma wpłat na ubezpieczenia i fundusze (A + B + C)					626.50	483.21	45316.86	90007.20	104373.85

Źródła podstawy wymiaru składek w pozycjach:

Lp: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8
wynagrodzenie minimalne w 2019 r. (Dz.U. 2018 poz. 1794): 2250,00 zł.

Lp.: 5
wynagrodzenie minimalne w 2019 r. (Dz.U. 2018 poz. 1794): 2250,00 zł pomniejszone o składki na ubez. emerytalne, rentowe i chorobowe płacone przez pracownika

Lp.: 9
w formule składki: WP - przeciętne wynagrodzenie w IV kwartale 2018 (Mon. Pol. 2019. 155): 4 863,74 zł, ZOG - liczba zatrudnionych osób ogółem, ZON - liczba zatrudnionych osób niepełnosprawnych: 0

Prognozowane podatki i składki od osób nowo zatrudnionych w sektorach związanych z żeglugą morską

Podatki bezpośrednie oraz składki obciążające miesięczne wynagrodzenie (pracownik + pracodawca) [PLN]			
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie: 5 350 PLN ¹			
składki na fundusze, zaliczka PIT		składki na ubezpieczenia społeczne	
FP	131	emerytalna	1044
FGŚP	5	rentowa	428
NFZ	415	chorobowa	131
PIT	407	wypadkowa (1,8%)	89
razem	958	razem	1692
		Σ = 2 650	

Podatki pośrednie [PLN]		
Przeciętne miesięczne wydatki na 1 osobę w gospod. domowym ²		
obszar	wydatki na towary i usługi konsumpcyjne oraz pozostałe wydatki ² [PLN]	VAT ⁴ [PLN]
Polska	1176	270
woj. pomorskie	1198	276
woj. zachodniopomorskie	1206	277
Pomorze ³	1202	276

Rodzaj daniny	kwota [PLN]	
	miesięcznie	rocznie
podatki bezpośrednie + składki	2650	31800
podatki pośrednie	276	3312
razem	2926	35112 ⁵

¹ kwota obliczona na podstawie danych o przeciętnym wynagrodzeniu brutto w sektorach działających na rzecz żeglugi morskiej (średnia arytmetyczna wynagrodzeń w administracji morskiej oraz w przedsiębiorstwach - morskie agencje transportowe, produkcja i naprawa statków i łodzi oraz pozostałych przedsiębiorstwach związanych z gospodarką morską), *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018*, GUS, Warszawa - Szczecin 2018, tablica 1.14: "Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto"

² dane z rocznika *Budżety gospodarstw domowych w 2017 roku*, GUS, Warszawa 2018, tablica 36: "Przeciętne miesięczne rozchody na 1 osobę w gospodarstwach domowych według województw"

³ średnia dla województw pomorskiego i zachodniopomorskiego - nie uwzględniono danych z woj. warmińsko-mazurskiego, ponieważ: a) liczba zatrudnionych w gospodarce morskiej to ok. 3 tys. osób (wobec pracujących w gospodarce morskiej w woj. pomorskim to zaledwie 6%, w odniesieniu do woj. zachodniomorskiego - 11%), b) miesięczne wydatki na 1 osobę w gospodarstwie domowym w woj. warmińsko-mazurskim są jednymi z najniższych w Polsce (14. miejsce wśród województw), c) wobec powyższych argumentów uwzględnienie woj. warmińsko-mazurskiego zdecydowanie obniżyłoby rzeczywiste wydatki konsumpcyjne i związane z nimi podatki pośrednie

⁴ zastosowano stawkę podstawową (23%) - nie uwzględniono stawek obniżonych, ale jednocześnie nie uwzględniono podatku akcyzowego

⁵ oszacowana kwota podatków i składek powinna być traktowana jako najmniejsza z możliwych (nie uwzględniono wpłat na FEP, PFRON); konsumpcję ograniczono do wydatków jednej osoby, gdy zgodnie z danymi GUS przeciętne gospodarstwo domowe składa się 2,69 osób - zakładając, że w gospodarstwie domowym wynagrodzenie otrzymują 2 osoby - wartość konsumowanych dóbr jest większa, niż przyjęta do kalkulacji

Prognozowane dochody sektora finansów publicznych z tytułu podatków oraz składek na ubezpieczenia od osób nowo zatrudnionych na lądzie

lp.		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1.	liczba nowo rejestrowanych statków pod polską banderą	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
2.	mnożnik zatrudnienia (dodatkowy statek pod banderą: osoby nowo zatrudnione na lądzie) ¹	1 dodatkowy statek w rejestrze: 2 nowe miejsca pracy					1 dodatkowy statek w rejestrze: 3 nowe miejsca pracy				
3.	liczba dodatkowo zatrudnionych osób na lądzie w następstwie rosnącej floty pod polską banderą ²	40	80	120	160	200	260	320	380	440	500
4.	kwota przeciętna podatków i składek płaconych przez jednego nowo zatrudnionego ³ [PLN]	35112									
5.	podatki i składki od nowo zatrudnionych ⁴ [PLN]	1404480	2808960	4213440	5617920	7022400	9129120	11235840	13342560	15449280	17556000
6.	podatki i składki od nowo zatrudnionych [mln PLN]	1.4	2.8	4.2	5.6	7.0	9.1	11.2	13.3	15.4	17.2

¹ mnożnik ustalony metodą ekspercką (opisany w założeniach do ustawy)

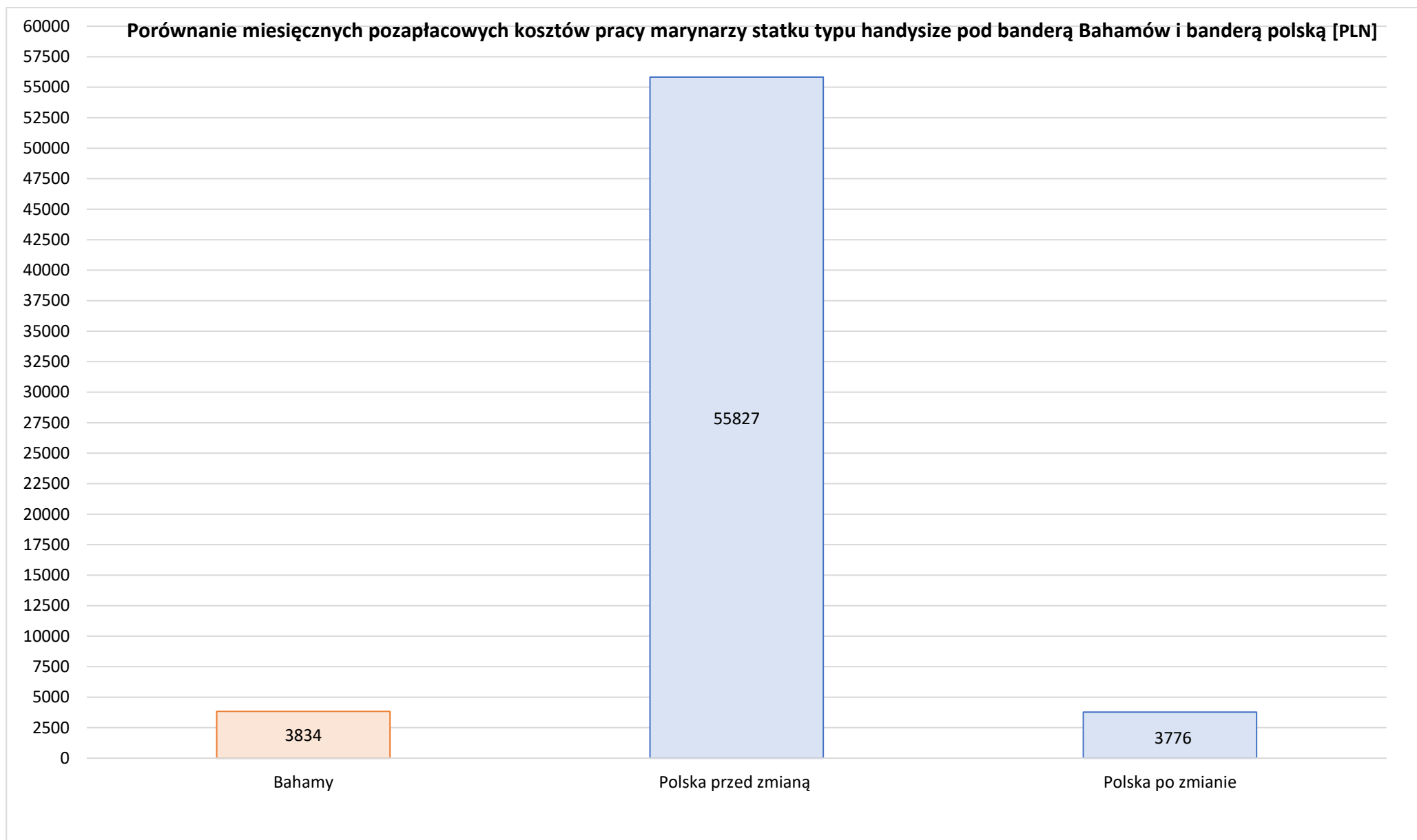
² łączna liczba osób zatrudnionych do obsługi nowej (pod polską banderą) floty

³ obliczenia kwoty pokazano w załączniku nr 3

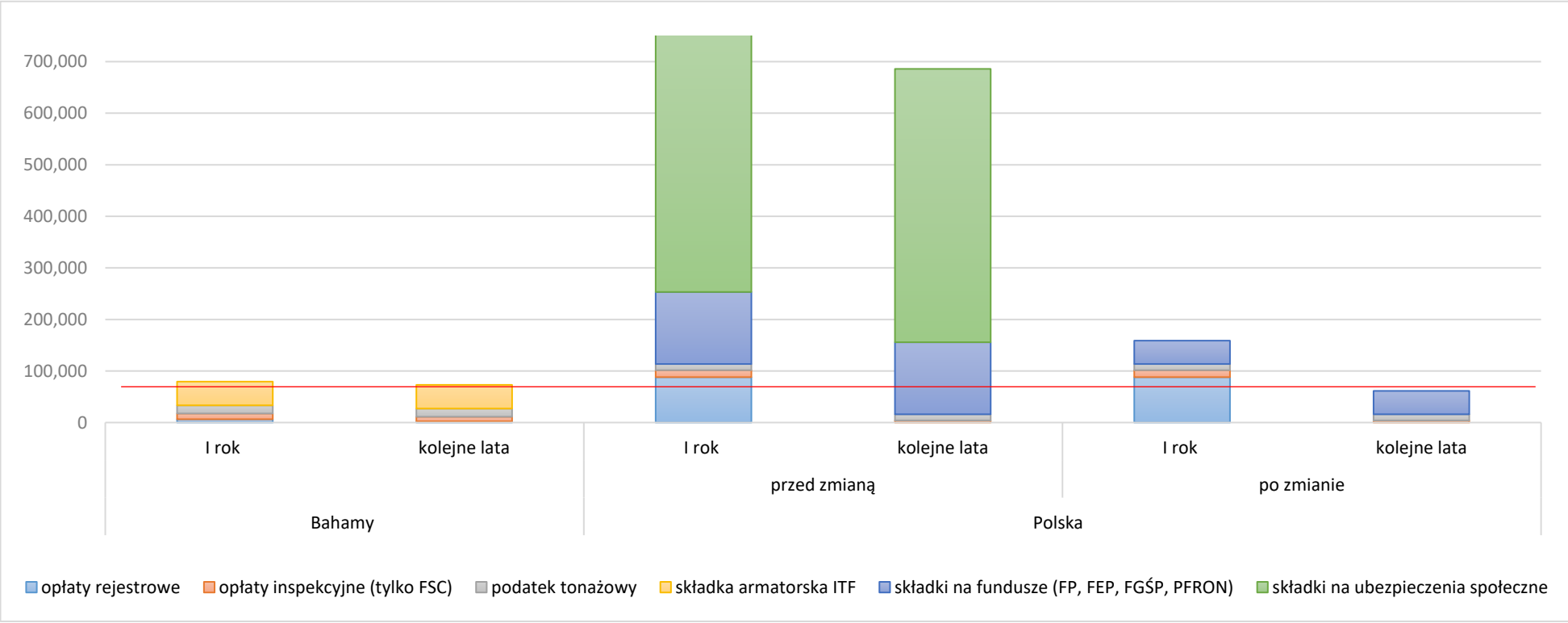
⁴ liczba nowo zatrudnionych (lp. 3.) x kwota przeciętnych podatków i składek (lp. 4.)

Skutki finansowe dla sektora finansów publicznych w latach 2020 – 2029

Lp.		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Łącznie 2020-2029
1.	Liczba statków	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	200
	Wpływy do budżetu	mln PLN										
2.	składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne marynarzy	3.0	6.0	9.0	12.0	15.0	18.0	21.0	24.0	26.9	29.9	164.7
3.	podatek tonażowy	0.2	0.5	0.7	1.0	1.2	1.4	1.7	1.9	2.2	2.4	13.2
4.	opłaty rejestracyjne	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	13.0
5.	inspekcje związane z wydaniem certyfikatów i świadectw niezbędnych do eksploatacji statków	0.6	0.6	0.8	0.8	0.9	1.3	1.3	1.5	1.6	1.6	11.1
6.	podatki oraz składki na ubezpieczenia od osób nowo zatrudnionych na łodzi	1.4	2.8	4.2	5.6	7.0	9.1	11.2	13.3	15.4	17.2	87.4
7.	razem	6.5	11.2	16.0	20.7	25.4	31.1	36.5	42.0	47.4	52.5	289.3
	Wydatki z budżetu	mln PLN										
9.	składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy pokrywane przez ZUS za armatorów	-1.8	-3.6	-5.4	-7.2	-9.0	-10.8	-12.6	-14.4	-16.2	-18.0	-99.0
10.	razem	-1.8	-3.6	-5.4	-7.2	-9.0	-10.8	-12.6	-14.4	-16.2	-18.0	-99.0
11.	Skutki netto dla sektora finansów publicznych	mln PLN										
		4.7	7.6	10.6	13.5	16.4	20.3	23.9	27.6	31.2	34.5	190.3



Koszty eksploatacji statku typu handysize pod banderą Bahamów oraz pod banderą polską przed i po zmianie w prawie [PLN]



Koszty z tytułu:	Bahamy		Polska			
	I rok	kolejne lata	przed zmianą		po zmianie	
			I rok	kolejne lata	I rok	kolejne lata
opłaty rejestrowe	6,347	2,357	88,000	0	88,000	0
opłaty inspekcyjne (tylko FSC)	11,130	8,800	13,500	4,000	13,500	4,000
podatek tonażowy	15,858	15,858	12,000	12,000	12,000	12,000
składka armatorska ITF	46,010	46,010	0	0	0	0
składki na fundusze (FP, FEP, FGŚP, PFRON)	0	0	139744	139744	45,317	45,317
składki na ubezpieczenia społeczne	0	0	530174	530174	0	0
RAZEM	79,346	73,026	783,418	685,918	158,817	61,317

Uwaga:
koszty eksploatacji statku pod banderą polską po zmianach w prawie, w drugim roku eksploatacji i w następnych latach, wynoszą ok. 3200 USD rocznie mniej niż statku pod banderą Bahamów