

PRZYWRÓCIĆ POLSKĄ BANDERĘ

(związły przegląd zagadnień związanych z projektem)

Projekt nowelizacji zawiera rozwiązania prowadzące do obniżenia wysokich (dodatkowych) kosztów pracy na polskich statkach morskich wynikających ze składek na ubezpieczenia społeczne. Obowiązujące obecnie przepisy generują te koszty, które w efekcie są barierą uniemożliwiającą armatorom eksploatację statków pod polską banderą.

A. ZAŁOŻENIA PRPONOWANEJ NOWELIZACJI PRZEPISÓW

1. **Przyjęcie minimalnego wynagrodzenia** w gospodarce narodowej jako podstawy wymiaru marynarskiej składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne.
2. **Zwolnienie armatorów**, eksploatujących statki pod polską banderą, ze składki na ubezpieczenia społeczne w części przypadającej na pracodawcę, w celu obniżenia kosztów pracy i wyrównanie konkurencji z armatorami, którzy eksploatują statki pod wygodnymi banderami (a którzy nie płacą takiej składki wcale).
3. **Uregulowanie statusu podatkowego** polskich marynarzy pracujących na statkach obcych bander armatorów posiadających siedziby w krajach UE/EOG. Na statkach pod polską banderą ta sprawa jest już rozwiązana nowelizacją z 2015r jednak do dziś dnia pozostaje prawem martwym, ze względu na brak uregulowań dotyczących UE/EOG. **Ta część nowelizacji została uchwalona 09.08.b.r. jako przedłożenie rządowe.**

B. UZASADNIENIE

1. **Dodatni bilans dla budżetu państwa.** Artykułowana obawa jakoby zwolnienie armatorów od składki przypadającej na pracodawcę miało przynieść obciążenia dla budżetu państwa jest nieuzasadniona. Obawa ta nie ma pokrycia w faktach. Bilans skutków finansowych dla budżetu państwa proponowanych rozwiązań jest pozytywny. Bezsparnie wykazują to przeprowadzone (załączone do projektu) wyliczenia.
2. **Źródło finansowania.** Pytanie, które w tej sprawie często pada jest następujące. Skąd będą pieniądze na pokrycie kosztów (budżetu państwa) wynikających ze zwolnienia przedsiębiorcy żeglugowego ze składki na ubezpieczenia społeczne? Otóż z chwilą zarejestrowania pierwszego statku pod polską banderą na nowych zasadach, marynarze zatrudnieni na tym statku zapłacą swoją część składki (tych składek obecnie nie ma, bo nie ma statków pod polską banderą). **Przy założeniu, że w pierwszym roku powróci pod polską banderę 20 statków, wpływy do budżetu z tytułu tych składek wyniosą 3.0 mln złotych. Natomiast wydatki budżetu na pokrycie zwolnienia armatorów ze składki wyniosą 1.8 mln zł. Z powyższego wyliczenia wynika, że system jest samofinansujący.**
3. **Dodatkowe wpływy do budżetu.** Oczywiście, jeżeli proponowana nowelizacja wejdzie w życie pojawią się również inne wpływy do budżetu, m.in. takie jak:
 - podatek tonażowy,
 - opłaty rejestrowe,
 - opłaty inspekcyjne,
 - podatki oraz składki na ubezpieczenia od pracowników, których miejsca pracy zostaną wygenerowane dzięki większej polskiej flocie.

Wpływy do budżetu w skali roku wyrażone w PLN <i>(dane dla jednego statku typu 'handy-size' w skali roku)</i>	Polska przed zmianą	Polska po zmianie
	38 500	273 500

Tabela 1. Wpływy do budżetu.

4. **Zmiana dodatkowych kosztów pracy (wynikających z ubezpieczeń społecznych)** na statkach pod polską banderą w wyniku nowelizacji w porównaniu do kosztów pod banderą Bahamów *(dane dla jednego statku typu 'handy-size' w wymiarze rocznym)*:

Koszty z tytułu: <i>(wyłącznie koszty stałe wynikające z regulacji państwa bandery)</i>			
	Bahamy	Polska przed nowelizacją	Polska po nowelizacji
Roczne koszty wyrażone w PLN	72 694	667 867	71 376

Tabela 2. Dodatkowe koszty pracy armatora

5. **Zmiana obciążeń finansowych marynarzy (wynikających z ubezpieczeń społecznych)** na statkach pod polską banderą w wyniku nowelizacji w porównaniu do obciążeń pod banderą Bahamów *(dane dla jednego statku typu 'handy-size' w wymiarze rocznym)*:

Obciążenia	Bahamy PLN	Polska przed nowelizacją PLN	Polska po nowelizacji PLN
Składki (ZUS + NFZ) / marynarze <i>(Bahamy – dobrowolne*, Polska – obowiązkowe)</i>	38 508,00	575 744,00	97 416,00

*przyjęto na podstawie badania APMAR: dobrowolne składki emerytalno-rentowe płaci - 23% załogi, dobrowolne zdrowotne - 16% załogi

Tabela 3. Obciążenia finansowe marynarzy

6. **Niższe koszty pracy a nie uprzywilejowanie marynarzy.** Inną, często podnoszoną sprawą jest rzekome uprzywilejowanie marynarzy w przypadku obniżenia ich składek na ubezpieczenia społeczne. To zastrzeżenie też jest nieuzasadnione. Niższe składki skutkują niższą emeryturą. Więc obniżenie składek nie jest uprzywilejowaniem. Natomiast jeżeli marynarz chciałby mieć emeryturę adekwatną do swoich zarobków, to będzie to możliwe jedynie wtedy, gdy pokryje różnicę składki na własny koszt (opcja dobrowolnego do-ubezpieczenia). Celem obniżenia składki nie jest uprzywilejowanie, ale obniżenie kosztów pracy. Podobnie jak to jest w przypadku tzw. samozatrudnionych.

7. **Niższe wydatki dla państwa.** Powiązanie składki na ubezpieczenia z minimalnym wynagrodzeniem w gospodarce narodowej spowoduje również zmniejszenie wydatków budżetu państwa z tytułu zwolnienia armatora z części składki przypadającej na pracodawcę. Jako że niższe składki będą podlegać zwolnieniu to i niższe wydatki budżetu będą z tytułu pokrycia tego

zwolnienia. Co w efekcie skutkować będzie pozytywnym bilansem skutków finansowych dla budżetu (wpływy do budżetu przeważą wydatki budżetu).

8. **Specyficzny dział gospodarki wymaga specyficznych rozwiązań.** Temat składek na ubezpieczenia społeczne/zdrowotne jest bardzo drażliwy w odbiorze społecznym. Ale, jak wspomniano na początku, żegluga jest specyficznym działem gospodarki narodowej. Polscy armatorzy, będący podmiotem polskich regulacji (gdzie obowiązują zabezpieczenia społeczne), konkurują na rynku, gdzie funkcjonują armatorzy eksploatujący statki pod wygodnymi banderami (gdzie zabezpieczeń społecznych nie ma wcale). Państwo polskie nie ma możliwości, aby zmienić regulacje w państwach wygodnych bander. Jedyne co może zrobić, to wprowadzić własne regulacje, które umożliwią taką konkurencję (zlikwidowanie zabezpieczeń społecznych jak to jest w krajach wygodnych bander z oczywistych względów nie wchodzi w rachubę).
9. **Wyłom w systemie ubezpieczeń.** Zwolnienie przedsiębiorcy żeglugowego (armatora) z płacenia składek ZUS jest rzeczywiście wyłomem w polskim systemie ubezpieczeń. Jednak nie ma innego sposobu, aby problem powrotu polskich statków pod polską banderę rozwiązać. Ponadto rozważając tę sprawę trzeba postawić pytanie. Co jest ważniejsze, korzyści dla budżetu państwa (które przyniesie ten wyłom) czy system i jego nienaruszalność? Dla pełnego obrazu sytuacji trzeba powiedzieć, że w państwach UE/EOG stosowane są różnorodne formy pomocy publicznej (czyli też wyłomy).

10. **Formy pomocy publicznej dla żeglugi morskiej stosowane w państwach UE/EOG:**

- *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 - z wymaganego podatku od płac - 40% wynagrodzeń wypłaconych marynarzom,*
- *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.*

11. **Skutki pośrednie - gospodarcze i na rynku pracy.** Według *Oxford Economics*, jedno euro wypracowane przez unijną żeglugę morską przyczynia się do wypracowania blisko 3 euro w innych obszarach gospodarki unijnej, a jedno miejsce pracy na morzu przyczynia się do powstania prawie 4-ech miejsc pracy na lądzie. Podobne skutki będą miały miejsce w Polsce, przy wzroście floty morskiej pod polską banderą.
12. **Prawa obywatelskie.** Marynarze jako obywatele „odzyskają” czynne prawo wyborcze, z którego, z racji pracy na statkach pod obcymi banderami, nie mogą korzystać.
13. **Obronność państwa.** Przy obecnym stanie, gdy polskie statki są eksploatowane pod obcymi banderami, w sytuacji zbrojnego konfliktu, wykorzystanie polskich statków do potrzeb morskiego transportu militarnego może być utrudnione. Powrót polskich statków pod polską banderę rozwiąże ten problem.
14. **Konwencja MLC.** Objęcie polskich marynarzy pełnym systemem ubezpieczeń społecznych (jedyna grupa, która nie jest objęta tym systemem) a tym samym wypełnienie zobowiązań wynikających z ratyfikacji Konwencji MLC w 2012r.
15. **Pozycja w IMO i innych międzynarodowych organizacjach żeglugowych.** Jako państwo bandery o śladowej wielkości tonażu Polska realnie nie ma możliwości wpływu na kształtowanie porządku w międzynarodowym systemie prawnym żeglugi morskiej. Zwiększenie polskiej floty pod polską banderą wzmocni pozycję Polski.
16. **Zgodność z Wytocznymi Wspólnoty.** Przedstawione w projekcie rozwiązania są zgodne z Wytocznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004r.

Tadeusz Hatałski, kpt. ż. w., członek NRR przy Prezydencie RP

Gdynia, lipiec 2019r.