

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 110)
z dnia 30 kwietnia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 110)

30 kwietnia 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat praktyki organów podatkowych wobec polskich marynarzy, w szczególności w zakresie stosowania przepisów umów o unikaniu podwójnego opodatkowania oraz ulgi abolicyjnej.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Neneman** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Tomasz Ślaboszowski** pełniący obowiązki dyrektora Delegatury Pomorskiej Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku, **Sebastian Jankowski** prezes zarządu Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **kpt ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprezes Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, członek Rady Gospodarczej przy Prezydencie RP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dzień dobry państwu. Możemy zaczynać? Możemy. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Szanowni państwo, dzisiaj w porządku obrad mamy rozpatrzenie informacji na temat praktyki organów podatkowych wobec polskich marynarzy, w szczególności w zakresie stosowania przepisów umów o unikaniu podwójnego opodatkowania oraz ulgi abolicyjnej.

O posiedzenie prosił pan przewodniczący Szymański. Chociaż już wcześniej zwracaliśmy się, zwróciłem się do Ministerstwa Finansów o informacje. Dzisiaj będziemy mogli wyjaśnić wszystkie wątpliwości, które narosły. Marynarze od pewnego czasu zwracają uwagę na to, że organy podatkowe są niekonsekwentne w zakresie tego, w jaki sposób interpretują kwestie międzynarodowych transportów. Musimy to wyjaśnić. W związku z tym proszę pana ministra Nenemana o zaprezentowanie stanowiska rządu, a potem poproszę państwa ze stowarzyszenia o przedstawienie prezentacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Jarosław Neneman:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. Jeżeli mógłbym zaproponować jakąś bardziej konstruktywną formę dialogu, nie chciałbym zrobić tak, że my okopujemy się na swoich stanowiskach, państwo pokażą prezentację. Jest ona dosyć mocna, bym powiedział, czasami używa określeń, jakich używa. Chyba konstruktywniej by było, gdybyśmy spróbowali... Jest to pierwsze spotkanie, w którym uczestniczę. Sprawa jest znana, ciągnie się od wielu lat, ale przynajmniej jeżeli o mnie chodzi, jest to pierwsza okazja, żeby z państwem w ogóle porozmawiać, nawet nie to, że w Sejmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, naturalnie potem nastąpi dyskusja.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Tak, tak. Właśnie moim zdaniem dyskusja będzie stanowiła najciekawszą część. Mogę odczytać materiał, który mam przygotowany, państwo mogą pokazać prezentację.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Materiał został przesłany wcześniej wszystkim uczestnikom dzisiejszej debaty. Proponuję, żeby pan minister skupił się na najważniejszych wątkach, potem będzie prezentacja, a potem przejdziemy już do dyskusji.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Dobrze. Ze swojej strony mam bardzo skrótową propozycję. Na zajawce prezentacji, na stronie tytułowej mają państwo wyrok NSA. Jest też postanowienie sygnalizacyjne, które wtedy zapadło. Otrzymaliśmy je 2 marca. Nie potrafię państwu wytłumaczyć, dlaczego tak późno. Przygotowaliśmy interpretację ogólną, która wyjaśni część problemów. Interpretację ogólną jesteśmy gotowi nawet dzisiaj posłać do komisji trójstronnej, żeby państwo zobaczyli, jak ona wygląda, dlatego że w drodze dialogu dokumenty trzeba sobie pokazywać, wymieniać, zanim formalnie zostanie to podpisane i wejdzie w życie. I może to tyle z mojej strony. Jesteśmy otwarci na dialog, wiemy, że są pewne różnego rodzaju zaszłości. Temat nie jest prosty. Jak państwo doskonale wiedzą, temat jest trudny, jest wielowątkowy. Są umowy o unikaniu opodatkowania, są też różne stany faktyczne. Czasami stany różnią się nieznacznie, co powoduje konsekwencje, ale o tym wszystkim, myślę, możemy rozmawiać i próbować znaleźć rozwiązanie, żeby przede wszystkim przeciąć niepewność czy też działania organów, które w jakiejś tam części nie są produktywne i nikomu nie służą. To tyle z mojej strony. Jestem, jak państwo widzą, z silną ekipą międzydepartamentalną z różnych departamentów Ministerstwa Finansów, dlatego że temat jest, nie będę się powtarzał, trudny. Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Kto będzie przedstawiał z ramienia Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej? Bardzo proszę się przedstawić. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Sebastian Jankowski:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękujemy za zaproszenie na posiedzenie Komisji. Szanowni państwo, tak jak tutaj powiedział pan sekretarz, problem dotyczy generalnie transportu morskiego. Nazywam się Sebastian Jankowski. Jestem prezesem zarządu Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej.

Główny problem dotyczy transportu międzynarodowego, który jest ujmowany w konwencjach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Problem powstał podczas samego definiowania, czym jest transport morski. Otóż na poziomie organów administracji skarbowej zdefiniowano transport morski jako przewóz ludzi bądź towarów, i tutaj pojawiło się dodatkowe kryterium, a w zasadzie dodatkowe dwa kryteria, a mianowicie za opłatą i jako główna działalność. Jest to definicja, którą organy skarbowe stosują do dnia dzisiejszego. Jest to definicja rozszerzona względem definicji, która występuje w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania.

Powód tego był następujący. Organy skarbowe, definiując konwencję, uznały, że w samej konwencji transport jako słowo nie jest zdefiniowany, ponieważ nie wskazuje się, na czym w istocie transport ma polegać. W konwencji jest to zdefiniowane, że jest to international traffic, czyli żegluga międzynarodowa, która jest każdym transportem wykonywanym przez statek. W domyśle chodzi tu o statek handlowy. W zapisie konwencji jest mowa, że statek musi być eksploatowany w transporcie. I tutaj pojawił się problem. Otóż organy skarbowe pierwszą rzeczą, jaką zrobiły, wyprowadziły definicję słowa „transport”, która sama w sobie jest taka, jaka jest w słowniku, a następnie doszło do pewnego, nazwijmy to, może nieporozumienia w samej definicji, ponieważ wzięto tylko jedną jedyną część słowa „eksploatacja”, która wskazała, że główną działalnością statku eksploatowanego w transporcie międzynarodowym musi być osiąganie zysków dla przedsiębiorstwa. Jest tu cytat z wyroku sądu administracyjnego. Jest on powtórzony za administracją skarbową. Pozwolę sobie go zacytować: „Dla zastosowania regulacji z tego przepisu nie wystarczy, aby na statku morskim mogły być przewożone rzeczy lub ludzie, ale konieczne jest, aby był on eksploatowany w transporcie międzynarodowym, czyli aby jego główną funkcją był transport międzynarodowy. Wyraz «eksploatować» w znaczeniu odpowiadającym kontekstowi, w jakim występuje w tym przepisie, oznacza ciągnąć zyski z cudzej pracy najemnej bądź wykorzystywać kogoś lub coś maksymalnie.”. I tu jest podany link do słownika języka polskiego, z którego zaczerpnięto definicję.

Niestety, jest to tylko punkt trzeci definicji ze słownika języka polskiego, jeden jedyny punkt, który dla zdefiniowania całego problemu był wystarczający, żeby różnicować ją od postanowień

konwencji, ponieważ punkt pierwszy według tego samego słownika oznacza wydobywać bogactwa naturalne, a punkt drugi oznacza użytkować urządzenia i maszyny. Gdyby zastosowano definicję w sposób poprawny, czyli całościowo z punktów pierwszego, drugiego i trzeciego ze słownika, na który organ i za nim sąd się powołują, byłoby to również użytkowanie urządzenia bądź maszyn w takowym transporcie, co oznacza przewóz ludzi bądź dóbr z punktu A do punktu B. Taka sytuacja, niestety, nie zaistniała.

Problem został utrwalony w decyzyjności, w orzecznictwie administracji skarbowej i niestety, przeniósł się na grunt sądów administracyjnych. W tej chwili w zasadzie Polska jako jedyny kraj, przynajmniej w Unii Europejskiej i chyba jedyny z sygnatariuszy międzynarodowych umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, statki handlowe jako statki w transporcie definiuje w ten sposób, że statek handlowy jest w transporcie wtedy, kiedy przewozi ładunki za opłatą bądź pasażerów i jest to jego główna działalność. Tak to nie działa, ponieważ w konwencji międzynarodowej, jak już wskazałem wcześniej, jest sformułowanie „transport”, international traffic, czyli żegluga międzynarodowa oznaczająca każdy transport. W nomenklaturze morsko-lotniczej, jeżeli ustawodawca życzyłby sobie, żeby zawęzić kategorię do takiej, jaką wskazuje nasza administracja skarbową, a za nią sądy administracyjne, to w tejże nomenklaturze morskiej takie działanie nosi nazwę fracht, tak jak mianem, nazwą frachtowiec określa się statek, który przewozi ładunki wyłącznie za pieniądze i jest to jego główna działalność. Takiego wyłączenia nie ma, ponieważ jest niewłaściwe.

Idąc dalej tym samym tokiem rozumowania, jako stowarzyszenie próbowaliśmy wskazać linię interpretacyjną i definicyjną na potrzeby samej konwencji. Mamy przy sobie wyciąg ze słowników pojęć OECD i Eurostatu. OECD to jednostka, która stworzyła modelową konwencję. Są to bardzo duże opracowania, są to opracowania po kilkaset stron. Jest tam wyszczególnione, jak wygląda sprzęt transportowy. Jeżeli ktoś z państwa będzie miał ochotę, mamy materiały przy sobie, chętnie prześlemy wyciąg definicji. Sprzętem transportowym, mówiąc generalnie, w wielkim skrócie, jest każdy statek, jest tu jedno założenie, który został zaprojektowany lub przebudowany lub przeszedł konwersję specjalnie do zastosowań komercyjnych. Oznacza to, że statek gdzieś pracuje, wykonuje jakąś pracę i generuje przychód dla przedsiębiorstwa. Taki statek wykonuje transport, ponieważ w żegludze międzynarodowej nie sposób jest mówić o jakiegokolwiek operacji statku, o jakim statku byśmy tutaj nie mówili, który nie wykonuje transportu. Takiej możliwości po prostu nie ma.

Jeżeli chodzi na przykład o statki, które układają rurociągi bądź kable podmorskie, administracja skarbową twierdzi, że nie wykonują one transportu, dlatego że tylko układają rurociągi. Jest to rzecz jasna niemożliwe, ponieważ jeżeli weźmiemy sobie statystycznie, godzinowo ilość czasu, ile taki statek spędza transportując sprzęt, czyli na przykład materiały do ułożenia na liniach podmorskich, to i tak samego transportu wykonuje więcej niż samej pracy. To samo dotyczy polskich farm wiatrowych czy jakichkolwiek innych farm wiatrowych, jakiegokolwiek działalności offshore. Jeżeli weźmiemy na przykład słownik definicji OECD i Eurostatu, mamy takie transporty jak transport rurociągowy. Platformy na szelfie kontynentalnym wydobywają ropę naftową i niekoniecznie przeładowują ją na tankowce wahadłowe. Transport odbywa się rurociągiem, transport również istnieje. Jest on zdefiniowany. A konwencja tutaj stanowi wyraźnie, że musi to być każdy transport, nie tylko ten, który stanowi główną działalność przedsiębiorstwa i który przynosi główne zyski. To taka krótka definicja, jak wygląda transport.

Jak to wygląda w praktyce? Mamy to wszystko zdefiniowane w OECD. Jeszcze poruszę kwestię na przykład statków badawczych, ponieważ administracja skarbową twierdzi, że statek służy do badań, a nigdzie nie występuje na przykład w konwencji. No tak, nie występuje, dlatego że tutaj dochodzi do pewnej pomyłki, ponieważ definiując statek badawczy, najczęściej jak użyjemy słownika, wychodzi nam statek marynarki wojennej, który jest statkiem hydrograficznym. Tak, rzeczywiście ten statek nie uczestniczy w transporcie, jest to statek marynarki wojennej. Marynarka wojenna odpowiada za tworzenie na przykład map morskich. Wyłączenie to dotyczy wąskiej grupy statków. Są to statki marynarki wojennej i statki administracji. Natomiast każdy statek, którego właścicielem jest prywatne przedsiębiorstwo, które służy do osiągnięcia przychodów, jest statkiem komercyjnym, który znajduje się w definicji OECD, jest statkiem, który po prostu zarabia pieniądze i musi płacić od nich podatek.

Jest kilka wyroków określających definicję statku, który jest, pozostaje w transporcie. Otóż statek pozostaje w transporcie, kiedy przynosi przychody z transportu i kiedy przychody te są gdzieś opodatkowane. Jak wiemy, gdyż mamy tu do czynienia z projektem UD79 o wsparciu

dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych, statki i firmy bardzo często nie podlegają normalnemu systemowi podatku CIT, tylko systemowi podatku tonażowego. Dowodem na to, że statek jest w transporcie i płaci podatki w danym miejscu, jest właśnie dowód opłaty podatku tonażowego, jeżeli statek jest do tego zakwalifikowany. Podatek tonażowy mogą płacić tylko i wyłącznie statki, które się do tego kwalifikują. Jest to preferencyjny podatek. Jest cała lista wytycznych, jakie statki mogą działać w systemie podatku tonażowego. Możemy zupełnie spokojnie przyjąć, że jeżeli statki zostały zakwalifikowane przez banderę rejestrową jako te, które są w stanie płacić, zostały zakwalifikowane do płacenia podatku tonażowego, są statkami komercyjnymi w transporcie. Są to bardzo ściśle wytyczne. Malta, Cypr mają to bardzo dokładnie zdefiniowane. Właśnie tam występują te wszystkie statki, które są oczywiście statkami komercyjnymi, nie statkami administracji ani marynarki wojennej.

I tutaj pojawia się kolejny problem. Podczas rozmowy z administracją skarbową, wyciągania argumentów, które pokazują de facto, że statek jest zakwalifikowany, opłaca podatek tonażowy, co znaczy, że jest w transporcie, pojawia się problem polegający na tym, że bez podania przyczyn z jakiegoś powodu administracja skarbową mówi, że to nie ma znaczenia, ponieważ do zdefiniowania transportu, jest używany wyłącznie słownik języka polskiego. To tak jakbyśmy znaleźli się w punkcie, w którym faktyczne przeznaczenie statku ze wszelkimi dowodami, które za tym idą, że rzeczywiście jest w transporcie i może być w transporcie, przestają mieć znaczenie, dlatego że administracja skarbową definiuje transport międzynarodowy tylko i wyłącznie na podstawie słownika języka polskiego, stosując zawężoną definicję, o której wspomniałem.

Szybko na koniec jeszcze podam przykład, który zastosowałem. Statek bunkrując paliwo, czyli tankując paliwo, uzyskuje od dostawcy tak zwany kwit paliwowy, bunker delivery note. Jest to dokument potwierdzający, ile tysięcy ton paliwa zabunkrował, ile za paliwo zapłacił oraz potwierdzający warunki dostawy. Otóż po to, żeby jeden ze statków, pracując w Stanach Zjednoczonych na szelfie kontynentalnym, mógł wejść tam do pracy, oczywiście musi przyjść na niego amerykański Port State Control i sprawdzić, czym jest ów statek. Dokonywana jest inspekcja statku przy wejściu na wody amerykańskie. Stany Zjednoczone Ameryki mają jedną z najbardziej restrykcyjnych administracji podatkowych. Tam z podatkami nie ma żartów. Otóż przyjeżdża straż przybrzeżna razem z Port State Control, wykonują inspekcję, zakwalifikowują statek jako statek w transporcie. Z czym to się wiązało dla samej administracji Stanów Zjednoczonych? Były to statki sejsmiczne. Flota statków, które zostały zakwalifikowane do pracy jako statki, które są statkami w transporcie, zaczęła pobierać paliwo, zaczęła kupować paliwo na szelfie. W przeciągu roku zakupiono paliwa za kwotę prawie 70 mln dolarów. Było to paliwo wolne od podatku. Stanowi to najbardziej jasny dowód na to, że specjaliści od marynarki, będąc osobiście, dokonując inspekcji statków, nie mieli problemu z tym, żeby zdefiniować statek tak jak powinien być zdefiniowany według konwencji OECD. Znowu wracając do naszej administracji skarbowej, nie stanowiło to dobrego dowodu razem z kwitami, że statek zabunkrował paliwo, razem z opinią Port State Control, że statek jest w transporcie, nie było to dostatecznie dobrym dowodem na to, że statki rzeczywiście są kwalifikowane jako statki w transporcie.

Nie chcę państwa tutaj zanudzać transportem. Mogę o tym mówić do wieczora, ale pozwolę sobie jeszcze przytoczyć jedną rzecz, która w zasadzie jest jedną z bardziej niepokojących rzeczy, z jakimi się spotkaliśmy. Otóż chodzi o odebranie mocy prawnej decyzjom i oświadczeniom kapitana żegluga wielkiej, który dowodzi statkiem. W zasadzie wydarzyło się to kilkakrotnie. Pojawiło się to podczas rozpatrywania tego samego problemu. Otóż kapitan, jako przedstawiciel armatora, wystawia wszelkie zaświadczenia związane z eksploatacją statku. Jest umocowany prawnie do wystawiania wszelkich zaświadczeń związanych z eksploatacją statku i zatrudnieniem załogi. Organy podważyły to i stwierdziły, zacytuj: „Naczelnik urzędu skarbowego odniósł się także do załączonego do wniosku zaświadczenia kapitana statku, wskazując, że kapitan statku, zgodnie z przedłożonym oświadczeniem, jest przedstawicielem armatora, zarządcy statku i jest uprawniony do wydawania dokumentów związanych z zatrudnieniem marynarzy, a nie w kwestii eksploatacji statku.”. De facto kapitanowi zredukowano jego uprawnienia wynikające wprost z art. 54 § 1 Kodeksu morskiego i wszelkiego prawa międzynarodowego.

Ale co ciekawe, taką decyzję wydał za dyrektorem Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku Sąd Administracyjny w Gdańsku. I co jest jeszcze ciekawsze, za tym samym dyrektorem izby administracji skarbowej, ten sam sąd administracyjny, ale już w innej sprawie, uważał, że zaświadczenie kapitana jest dobre. Mamy tu do czynienia z kompletnie diametralną różnicą w zakresie samych orzeczeń i samego podejścia. Cytat odnośnie do drugiego zaświadczenia: „...

zaświadczenie kapitana statku z dnia (...), w którym stwierdzono, że statek jest eksploatowany przez przedsiębiorstwo (...) oraz wskazano, że kapitan statku jest przedstawicielem armatora, zarządcy statku i jest uprawniony do wydawania wszelkich dokumentów. Nie ma więc potrzeby poszukiwania dodatkowych podstaw dla upoważnienia kapitana do składania oświadczeń w tym zakresie, skoro jest on z mocy prawa przedstawicielem armatora.”. Więc mamy do czynienia... Oczywiście marynarze bardzo szybko to wychwycili, przyszły do nas sygnały, że tego typu orzeczenia funkcjonują w naszym systemie prawnym. Pan kapitan Hatałski patrzy na mnie z niedowierzaniem, ale podam sygnaturę wyroku. Jak widzimy, w sprawie bezpośrednio dotyczącej marynarzy orzeczenia wyglądają zupełnie inaczej niż w sprawach sensu stricte podatkowych.

I ostatnia rzecz, którą chciałbym zaznaczyć. W sumie jest to jedna z ważniejszych rzeczy. Decyzja, która w ten sposób zawęży transport, może mieć katastrofalne znaczenie na przykład dla naszej floty offshore, która buduje nasze farmy wiatrowe. Skoro można uznać, że marynarz pracujący na takim statku nie pracuje na statku w transporcie międzynarodowym, tym samym można uznać, że statek, na którym pracuje, co jest de facto uznawane, również nie jest w transporcie narodowym, co też jest podnoszone w sprawach marynarskich, a co za tym idzie, można podważyć zasadność operacji takiego statku na mocy konwencji międzynarodowych o unikaniu podwójnego opodatkowania. Stanowi to pewien problem, nad którym, myślę, powinniśmy się zastanowić w kontekście ewentualnej współpracy z poważnymi firmami, które przyjechały do nas po to, żeby świadczyć dla nas usługi budowy farm wiatrowych i wszelkie inne usługi w sektorze offshore.

Oczywiście domyślam się, że będą jakieś pytania, więc na wszystkie chętnie państwu odpowiem. Na tym zakończę wywód na temat transportu międzynarodowego. Panu Konopińskiemu przekażę kwestię podatku u źródła i wyroków sądów na ten temat. Dziękuję uprzejmie za uwagę.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Maciej Konopiński:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, odniosę się do drugiego problemu. Nazywam się Maciej Konopiński. Jestem współzałożycielem Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej, pierwszym oficerem, od 15 lat pracuję na statkach. Również w mojej sprawie niedawno, w listopadzie, rozpoczęte zostało postępowanie przez urząd skarbowy. Chciałbym opowiedzieć o tym przypadku, ale też o przypadku wielu innych marynarzy, którzy zgłaszają się między innymi do naszego stowarzyszenia, ponieważ w ostatnich miesiącach działania urzędów skarbowych właśnie w tym temacie, o którym za chwilę opowiem, dosyć mocno się nasiliły.

Chciałbym odnieść się do drugiego problemu po transporcie. Jest nim coraz częstsza praktyka odmawiania marynarzom prawa do ulgi abolicyjnej tylko z tego powodu, że marynarz nie ma możliwości przedstawienia zaświadczenia, dokumentu, dowodu na zapłatę podatku za granicą, tam, gdzie znajduje się zarząd przedsiębiorstwa. Jest to argument całkowicie odrealniony, oderwany od rzeczywistości branży morskiej, od przepisów prawa nie tylko polskich, ale też międzynarodowych. W wielu państwach dochody marynarzy podlegają szczególnym regulacjom. Są to jakieś zwolnienia, preferencje podatkowe, które wynikają po prostu ze specyfiki tej pracy. Takie są międzynarodowe postanowienia, przepisy. Tak to wygląda. Pracujemy poza terytoriami lądowymi państw, na wodach międzynarodowych. W Polsce nie uzyskujemy dochodu. Większość z nas spędza zdecydowaną większość roku za granicą, na wodach międzynarodowych.

Odmawianie prawa do ulgi abolicyjnej nie znajduje oparcia ani w konstrukcji umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, ani w przepisach ustawy PIT, ani w oficjalnych wyjaśnieniach ministra finansów. W interpretacji ogólnej z dnia 31 października 2016 r. minister finansów jednoznacznie wyjaśnił, że faktyczna zapłata podatku w drugim państwie nie stanowi warunku zwolnienia, uzyskania przez marynarza ulgi abolicyjnej w Polsce. Jeżeli właściwa umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania przyznaje drugiemu państwu możliwość opodatkowania danego dochodu, to brak faktycznej zapłaty podatku w tym państwie oznacza jedynie, że podatnik nie ma czego odliczyć w Polsce. Nie oznacza natomiast utraty prawa do zastosowania właściwych mechanizmów ochronnych przewidzianych między innymi przez prawo polskie. Kwestia ta ma szczególne znaczenie właśnie w przypadku marynarzy, ponieważ brak poboru podatku za granicą nierzadko wynika nie z działań podatnika, lecz z legalnych i systemowych rozwiązań podatkowych przyjętych przez państwo, w którym znajduje się efektywny zarząd przedsiębiorstwa, w którym pracuje marynarz. Większość marynarzy pracuje w firmach zagranicznych. Innymi słowy, marynarz nie tworzy sztucznie stanu nieopodatkowania, dlatego że tak chce, lecz funkcjonuje w realiach systemu podatkowego państwa źródła, który może przewidywać

określone zwolnienia, preferencje lub mechanizmy szczególne. W praktyce marynarskiej sytuacje takie występują szczególnie często w systemach podatkowych przewidujących odrębne rozwiązania dla pracy na morzu. Brak faktycznego poboru podatku za granicą jest w takich przypadkach konsekwencją konstrukcji tamtejszego prawa, a nie przejawem świadomego działania podatnika zmierzającego do uniknięcia opodatkowania. Z tego względu przedstawianie marynarza jako osoby dążącej do podwójnego nieopodatkowania, co w ostatnim czasie próbują robić niektóre urzędy skarbowe, tylko dlatego że w państwie źródła nie doszło do faktycznego poboru daniny, nie znajduje uzasadnienia ani prawnego, ani faktycznego.

Prawo do stosowania ulgi abolicyjnej przez podatników osiągających dochody za granicą zostało potwierdzone w wielu dokumentach. Przytoczę pokrótce część z nich. Na przykład w odpowiedzi ministra finansów z dnia 7 grudnia 2020 r. udzielonej marszałek Sejmu w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 1488. W dokumencie tym minister finansów wyjaśnił, że chociaż od 2021 r. wprowadzono ogólny limit ulgi abolicyjnej, to ustawodawca celowo utrzymał pełne odliczenie dla dochodów z pracy lub usług wykonywanych poza terytorium lądowym państw. W uproszczeniu dla marynarzy i dla załóg samolotów pełna ulga abolicyjna została utrzymana. Jednocześnie wyraźnie wskazano, że rozwiązanie to stanowi wyraz uwzględnienia szczególnych uwarunkowań wykonywania zawodów poza terytorium lądowym państw, w tym przez marynarzy, oraz ich wpływu na warunki bytowe marynarzy i ich rodzin. Zostało wówczas podkreślone, że właśnie dlatego utrzymano pełną ulgę abolicyjną dla marynarzy. Stanowisko to zostało następnie potwierdzone w objaśnieniach podatkowych ministra finansów z dnia 10 sierpnia 2021 r., w których wskazano wprost, że przy pracy wykonywanej poza terytorium lądowym państw ulga abolicyjna nadal przysługuje w pełnej wysokości.

Chciałbym też wskazać, że taki kierunek, taka interpretacja, potwierdzenie przepisów zostało opublikowane w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w grudniu 2025 r. Jest to dosyć świeża sprawa. Przyznam, że środowisko marynarskie bardzo na ten wyrok czekało. Został on wydany w rozszerzonym składzie siedmiu sędziów, żeby podkreślić jego znaczenie. Potwierdzono tutaj, że sam brak faktycznej zapłaty podatku za granicą nie może automatycznie prowadzić do odmowy zastosowania właściwych mechanizmów wynikających z umów o unikaniu podwójnego opodatkowania. Mało tego, NSA zwrócił uwagę, jak duży jest to problem, że jest to problem systemowy, że sądy dosłownie zalewane są skargami marynarzy na błędne decyzje urzędów skarbowych i postanowił skorzystać z mechanizmu postanowienia sygnalizacyjnego, gdzie zwrócił się do ministra finansów, żeby w ciągu 30 dni odniósł się do systemowego problemu i podjął działania naprawcze. Czekamy jako środowisko marynarskie na Ministerstwo Finansów i na dalsze działania. Liczymy, że coś w tej sprawie zostanie zrobione.

Kolejnym najbardziej aktualnym, znanym mi dokumentem jest dokument potwierdzający prawo marynarzy do ulgi abolicyjnej pomimo braku zapłaty podatku za granicą. Jest to pismo ministra finansów i gospodarki z dnia 14 kwietnia. Pismo to skierowane jest do przewodniczącego Komisji, pana posła Płażyńskiego. Chciałbym zacytować dwa fragmenty, jeżeli pan przewodniczący pozwoli: „Pragnę potwierdzić, że zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Finansów brak zapłaty podatku za granicą nie wpływa na możliwość zastosowania umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania oraz w związku z tym ulgi abolicyjnej, o której mowa w art. 27g ustawy o PIT. Prawo do zastosowania ulgi abolicyjnej w takim przypadku, jeżeli dochody uzyskiwane są w państwach, z którymi Polska zawarła umowę o unikaniu podwójnego opodatkowania, zostało potwierdzone w interpretacji ogólnej ministra rozwoju i finansów z 31 października 2016 r.”. Jest to bardzo pozytywna wiadomość, że ministerstwo podtrzymuje takie stanowisko. Drugi cytat, do którego chciałbym się odnieść: „Informuję, że w działaniach organów podatkowych nie wystąpiły przypadki niestosowania interpretacji ogólnej w przypadkach, o których mowa w tej interpretacji.”. Chciałbym odnieść się właśnie do tego. Niestety...

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Jest to nieprawda.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Maciej Konopiński:

Jestem żywym przykładem. Dzisiaj przyjechałem do państwa, żeby przedstawić samego siebie. Właśnie w tej sprawie od listopada mam postępowanie. Dostarczyłem osobiście między innymi tę interpretację oraz dokumenty, ale urząd skarbowy nie bierze ich pod uwagę tylko ze względu na to, że nie zapłaciłem podatku w Norwegii. Dokładnie o takim przypadku jest

mowa w interpretacji z 2016 r. Jest to dokładnie moja sytuacja. Niestety, od listopada trwa postępowanie. Nerwy, stres. Nawet po wyroku NSA, który również odnosi się do pracowników pracujących w Norwegii, tak jak ja, postępowanie nie zostało umorzone, wciąż trwa. Oczekuje się ode mnie podatku z odsetkami za poprzednie lata. Mało tego, procedura jest taka, że marynarz co roku musi złożyć wniosek...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proponuję, żeby państwo posłuchali marynarzy, gdyż wiemy, że wiedza, niestety, jest słaba.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, pani poseł, dajmy dokończyć.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Państwo nie słuchają, a są to ważne rzeczy.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Maciej Konopiński:

Dziękuję, pani poseł. Chciałbym dodać, że z punktu widzenia marynarzy dodatkowo absurdu sytuacji dodaje fakt, że procedura wymaga, że co roku marynarz zwraca się do swojego urzędu skarbowego z wnioskiem o niepobieranie zaliczek na podatek dochodowy w danym roku, ponieważ podatek w Polsce nie wystąpi. A więc nie miałoby żadnego logicznego sensu płacić zaliczki na coś, co nie występuje. Zarówno w moim przypadku, jak i w przypadku wielu marynarzy, znanych osób zgłaszających się do stowarzyszenia, co roku urzędy bez problemu po miesiącu, dwóch miesiącach analiz wniosku wydawały decyzję pozytywną. Na wielu stronach była opisana sytuacja, wszystko zostało potwierdzone. Urząd przyjął dokumenty, które marynarz dostarczył, ponieważ co roku musimy dostarczać wiele dokumentów ze statku, od naszych firm, w których pracujemy, od kapitana. Co roku dostawaliśmy, ja również dostałem, mam pisma, potwierdzenia, że mam pełne prawo do skorzystania z ulgi abolicyjnej. Natomiast w listopadzie zeszłego roku dostałem pismo, gdzie urząd przeczy sam sobie i domaga się podatku za lata 2022-2024 wraz z odsetkami. Dochodzi tutaj do pewnego absurdu. Chciałbym zasygnalizować właśnie przedstawicielom ministerstwa, że taki problem ma miejsce. Być może mają państwo niepełne dane z urzędów, ale tak to wygląda.

Kończąc chciałbym jeszcze powiedzieć, że jako marynarze właściwie nie oczekujemy niczego innego, tylko przestrzegania prawa. Nie chcemy prosić o żadne przywileje, ponieważ prawo obowiązuje od lat. Są umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, jest ustawa o PIT, są definicje. Nie chcemy niczego oprócz przestrzegania istniejącego prawa. Są to nasze postulaty jako środowiska marynarskiego.

Natomiast jeżeli widzimy coraz większe problemy z interpretacją przepisów przez urzędy skarbowe, być może powinniśmy skorzystać z rozwiązania, które inne państwa Unii Europejskiej, inne państwa europejskie mają od lat. Są one sprawdzone. Najbardziej stabilne i efektywne rozwiązania opierają się na prostym kryterium czasowym. Jeżeli marynarz przebywa poza swoim krajem przez okres przekraczający 183 dni, jego dochód z pracy na morzu nie podlega opodatkowaniu w tym kraju, niezależnie od rodzaju jednostki czy specyfiki wykonywanych obowiązków. Takie podejście eliminuje arbitralność, zwiększa przejrzystość systemu i odzwierciedla rzeczywiste warunki pracy morskiej bez dodatkowych wyjątków. Nie musimy poświęcać energii, czasu na analizy, czy statek jest statkiem, czy na przykład jeżeli statek pracuje przy budowie farmy wiatrowej, to być może jest urządzeniem deweloperskim. Takie interpretacje już się pojawiały. Skoro marynarz buduje farmę wiatrową, to znaczy, że nie jest marynarzem, tylko pracownikiem firmy deweloperskiej. Do takich absurdów doszliśmy w tym momencie. Polskie ustawy podatkowe nie regulują pojęcia „statek morski”, zaś według słownika języka polskiego statek to duży obiekt pływający przeznaczony do przewozu ludzi i ładunków. Przewóz zaś to przewiezienie kogoś lub czegoś z jednego miejsca na drugie. Według tych definicji jednostka, która nie jest przeznaczona do przewozu ludzi i ładunków z jednego miejsca na drugie, nie jest statkiem.

Tak wygląda nasza sytuacja, nasza codzienność. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, przekażę głos panu mecenasowi.

Radca prawny Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Bartosz Biechowski:

Dzień dobry państwu. Bartosz Biechowski. Radca prawny. Przyjechałem tutaj ze Stowarzyszeniem Specjalistów Branży Morskiej. Jestem pełnomocnikiem procesowym.

Prowadzę sprawy podatkowe od wielu lat. Wszystkie te absurdy, wszystkie te rzeczy, które są opowiedziane przez panów siedzących po lewej, widziałem wielokrotnie jeszcze w wielu innych możliwościach i konfiguracjach. Już dziewięć lat temu byłem na posiedzeniu Komisji, gdzie była obietnica, że marynarze zostaną zostawieni w spokoju. Zaprosiła nas pani Dorota Arciszewska-Mielewczyk, ale władza się zmieniła, a praktyka się nie zmieniła. Cały czas mamy to samo.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Neverending story.

Radca prawny Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Bartosz Biechowski:

Neverending story, zgadza się. Słyszałem, że państwo z Ministerstwa Finansów przygotowują jakąś interpretację ogólną dotyczącą kwestii transportu międzynarodowego. Będziemy bardzo wdzięczni za możliwość zapoznania się z nią. Na pewno merytorycznie się do niej odniesiemy, zwłaszcza że jestem w tym temacie dosyć mocno zaangażowany co najmniej już od kilkunastu lat. Będę mówił szybko, krótko. Dwie kwestie zostały tu poruszone.

Pierwsza kwestia to transport międzynarodowy. Jest to trochę sposób zawężania. Wreszcie Naczelny Sąd Administracyjny w swoim postanowieniu sygnalizacyjnym zauważył, iż interpretacja pojęcia transportu międzynarodowego jest dokonywana w pewnym oderwaniu od interpretacji językowej. Zwrócił uwagę na różne definicje transportu międzynarodowego w różnych wersjach językowych. Między innymi chodzi o to, że w angielskiej wersji językowej najczęściej jednak spotykany jest *international traffic*. Oznacza to ruch międzynarodowy. Definicja ta oznacza również wszelki transport. Oznacza to, że jest ona szersza niż transport, który dotyczy tylko i wyłącznie ładunków i pasażerów. Wiadomo oczywiście, że zarówno jednostki *offshore*, jednostki zajmujące się farmami wiatrowymi czy cokolwiek innego podlega dokładnie takiemu samemu reżimowi prawnemu jak statki przewożące towary i statki przewożące pasażerów. Podobnie takiemu samemu reżimowi prawnemu podlegają marynarze, którzy muszą mieć dokładnie to samo, tą samą książeczkę żeglarską, to samo świadectwo zdrowia, te same podstawowe certyfikaty i szkolenia. Pod kątem prawnym, pod kątem wykonywania zawodu marynarza, pod kątem uprawiania żeglugi nie mamy sytuacji, która różnicowałaby jednostki. Istnieje to tylko w głowie urzędników skarbowych.

Panowie powoływali się tu na definicje, na praktyki definiowania transportu w oparciu o słownik języka polskiego. Spotykałem się z jeszcze lepszymi rzeczami, swojego czasu spotykałem się z definicjami z Wikipedii. To jeszcze lepsze źródło. Natomiast nie możemy się zgodzić z tym, że nie mamy normatywnych źródeł w polskim prawie, które nie pozwoliłyby na porządne zdefiniowanie tej definicji. Przecież w art. 3 ust. 2 modelowej konwencji OECD mamy zasadę, że jeżeli coś nie jest należycie zdefiniowane w konwencji, sięga się do prawa wewnętrznego. W naszym prawie wewnętrznym mamy definicję żeglugi międzynarodowej, która jest definicją szerszą niż transport międzynarodowy, przynajmniej tak rozumiany, jak to rozumie nasza skarbowka. Co więcej, jeszcze definicja żeglugi międzynarodowej jest wzięta z wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących pomocy publicznej dla żeglugi. Tak naprawdę posiadamy odpowiedni materiał. Bardzo często urzędy skarbowe stosują argument, że nie mają z czego zrekonstruować normy prawnej, że biedni muszą posługiwać się słownikiem z braku jakichkolwiek innych źródeł. Nie jest to prawda. Jest naprawdę dużo rzeczy, w oparciu o które można byłoby zinterpretować to pojęcie. Oczywiście jestem zwolennikiem jak najszerszej interpretacji transportu międzynarodowego, dlatego że u nas, jak mówię, jest to zawężone wyłącznie do przewozu. Umówmy się, umowa przewozu ładunku morzem albo pasażera morzem to jednak węższa definicja niż sam w sobie transport. Transport może być... Spotkałem się już z czymś takim. Argumentowałem, że statek kładący rury wiezie rury, czyli transportuje. Powiedzieli mi, że jest to taki transport, jakbym woził cegły na budowę. Na tej zasadzie miałem argumentację od mecenasów skarbowki.

Druga sprawa to kwestia podatku za granicą. Temat ten jest tłuczony co najmniej już od 12 lat. Około 11 lat ciągnie się ten temat. Praktycznie cały czas pojawiają się wyroki, które wskazują, że zapłata podatku za granicą nie jest obowiązkiem, nie jest warunkiem *sine qua non* zastosowania ulgi abolicyjnej. Niemniej cały czas z pewnym uporem trwa praktyka organów skarbowych, które próbują to podważyć. Jest interpretacja indywidualna. Niestety, wiadomości o tym, że nie spotkano się z tym, żeby pomijać interpretację indywidualną, przepraszam, interpretację ogólną, są nieprawdziwe. Znam to osobiście z własnej praktyki. Jest mnóstwo wyroków.

Gniew środowiska marynarskiego jest absolutnie zrozumiały, ze względu na to, że jak mówię, naprowadziłem się takich spraw bardzo dużo i znam wspomniany upór. Cały czas nie

ma woli politycznej, żeby załatwić to w jeden konkretny sposób. Jesteśmy cały czas poklepywani po plecach przez Ministerstwo Finansów, że wszystko będzie pięknie, nie martwcie się, będzie dobrze. Ministerstwo Finansów wydaje nawet jakieś porządne pisma interpretujące rzeczy po linii, ale potem, jak przychodzi co do czego, Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku ma te pisma, z przeproszeniem, w głębokim poważaniu. W związku z tym mam pytanie, jak wygląda kwestia jakiejś podległości służbowej w ramach KAS-u.

Jest to kwestia dosyć paląca. Bardzo się cieszę, że państwo zechcieliście zająć się tą sprawą, pochylić się nad tym tematem. Mam nadzieję, że również ze strony Ministerstwa Finansów, jak pan minister tutaj mówił, będzie jakaś wola współpracy, dialogu, żeby w końcu w sposób koncyliacyjny załatwić tę sprawę, żeby temat ten został raz na zawsze zamknięty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, chce pan ustosunkować się od razu do części pytań czy potem do dyskusji?

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Państwo zaprezentowali dosyć obszernie materiał, który jest nam znany. Dostaliśmy prezentację, dziękujemy za nią. Chyba odniesiemy się do wątków, które państwo poruszyli.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Może zacznie pani dyrektor, omawiając wątek transportu międzynarodowego. Tylko jeszcze jedna uwaga. Muszą państwo pamiętać, że oczywiście z waszego punktu widzenia, co jest zrozumiałe, chcecie, żeby definicje były jak najszersze i żeby podatek nie był pobierany. Jest to zupełnie zrozumiała sytuacja. Ale trzeba pamiętać, że z punktu widzenia systemu podatkowego każdy wyjątek boli ministra finansów, dlatego że podatki dochodowe powinny być płacone przez wszystkich obywateli. Tak nie jest z różnych powodów. Na przykład rolnicy nie korzystają z przywileju dokładania się do wspólnej kasy, mówię trochę sarkastycznie. Tak więc każdy wyjątek z naszego punktu widzenia powinien być bardzo jasno zdefiniowany. Jak też panowie mówili, są interpretacje ogólne. Co do kwestii stosowania czy też niestosowania się KAS-u do interpretacji, proponuję zostawić ten wątek. Proponuję, żeby pan przewodniczący zorganizował spotkanie z szefem KAS-u, który jest właściwą osobą do nadzoru. Ja odpowiadam za pion legislacyjny. Możemy mówić tutaj o definicjach, o prawie. Proponuję na tym się skupić. Po mojej krótkiej wypowiedzi...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tu się nie zgodzę, panie ministrze. Niech pan wypowie się w takim zakresie, w jakim pan może. Szef KAS-u też był zaproszony, ale zignorował zaproszenie. Przyznam, że nie bardzo rozumiem w takim razie hierarchiczności urzędów, kto komu podlega. Wysłał pan do Komisji informację, która jest nieprawdziwa. Podaje pan informację, że nie ma takich przypadków, jakie tutaj pan marynarz, pan pierwszy oficer przedstawił w związku z abolicją, która nie występuje jednak tak, jak powinna występować co najmniej od 2016 r., od wydanej w tamtym czasie interpretacji przez ministra finansów. Nie bardzo rozumiem, dlaczego nie chce pan wypowiedzieć się w tej sprawie i ceduje pan to na szefa KAS-u. Z panem szefem KAS-u jeszcze porozmawiamy, spytamy, dlaczego go tu nie ma i dlaczego nie stosuje się do wytycznych ministerialnych, w zasadzie do obowiązującego prawa. Co ma być obowiązującym podatkowo prawem w indywidualnych sporach, jeżeli nie interpretacje ogólne Ministerstwa Finansów? Nie rozumiem. Proszę jednak o jakieś wypowiedzenie się, a nie zbycie tematu, że jest to kwestia szefa KAS-u, więc proszę go zaprosić. My zapraszaliśmy szefa KAS-u. Proszę jednak o jakiś szerszy komentarz.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Panie przewodniczący, mogę powiedzieć zupełnie otwarcie, że zostaliśmy wprowadzeni w błąd co do postępowań. Informacja została zaktualizowana. Już teraz mamy to, o czym pan mówi. W momencie podpisywania pisma, na które pan się powołał, nie miałem tej informacji, za co przepraszam, dlatego że nie powinno być tak, żeby nieprawdziwe informacje były udostępniane. Wolałbym mówić za siebie i za pion, które są mi podległe, dlatego że wtedy czuję się bardziej kompetentny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, tak, ale czy pan minister mógłby przybliżyć, skąd miał pan nieaktualne, nieprawdziwe dane? Kto był źródłem wprowadzenia w błąd ministerstwa?

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak zresztą widzimy, chyba co najmniej od dwóch lat ministerstwo w tym zakresie jest wprowadzane w błąd.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Dowiedziałem się o tym fakcie całkiem niedawno, więc wyjaśnię tę sprawę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy potem o wyjaśnienie na piśmie, kto konkretnie jest odpowiedzialny w ministerstwie za zbieranie informacji w tym zakresie czy też kto tej osobie przekazał nieprawdziwe informacje z urzędów skarbowych, po prostu z Krajowej Administracji Skarbowej.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Dobrze.

Zastępca dyrektora Departamentu Międzynarodowej Polityki Podatkowej Ministerstwa Finansów Magdalena Gaszkowska:

Dzień dobry. Magda Gaszkowska. Jestem zastępcą dyrektora w Departamencie Międzynarodowej Polityki Podatkowej.

Chciałabym odnieść się do sposobu interpretowania pojęć w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Proszę państwa, jak każda umowa międzynarodowa, także umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania podlegają zasadom interpretacji umów, które są wyrażone w Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 1969 r. Konwencja wiedeńska w art. 31 przewiduje ogólne zasady interpretowania traktatów. Do ogólnej zasady interpretowania traktatów należy na przykład dobra wiara. Traktat należy interpretować uczciwie i rzetelnie. Zasada ta wynika z innej zasady pacta sunt servanda, ponieważ uważa się, że interpretacja stanowi część wykonywania umowy międzynarodowej. W związku z tym interpretacja nie powinna być ani zawężająca, ani rozszerzająca w stosunku do tego, na co umówiły się dwie strony traktatu. Interpretacja powinna być zgodna. I jedna strona traktatu, i druga strona traktatu powinny traktat interpretować tożsamo.

Jeżeli chodzi o terminy, które są niezdefiniowane w umowach, powinno nadawać się im naturalne, potoczne znaczenie. Tak stanowi konwencja wiedeńska. Jeżeli chodzi o kontekst, na który powołuje się też konwencja wiedeńska, kontekstem umowy jest przede wszystkim sam tekst umowy. Jak państwo wiecie, umowa międzynarodowa o unikaniu podwójnego opodatkowania posługuje się specyficznym tekstem, tekstem międzynarodowego prawa podatkowego. Tekst ten wynika z tego, że nasze umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania są oparte na konwencji modelowej OECD i na komentarzu do konwencji modelowej OECD. Jest to specyficzny tekst podatkowy. Kontekstem jest także wstęp do umowy, załączniki, powiązane umowy, porozumienia stron i wszystkie inne dokumenty związane z umową.

W konwencji wiedeńskiej jest też mowa o interpretowaniu umowy zgodnie z przedmiotem i celem tej umowy. Ma ona służyć celom, dla których umowa została zawarta. Należy zwrócić uwagę, że podstawowym celem umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania jest unikanie podwójnego opodatkowania, ale w preambule jest także wyrażony cel unikania podwójnego nieopodatkowania. Są to podstawowe zasady, którymi się kierujemy, interpretując umowy. Jak wspomniałam, tekst umowy jest oparty na konwencji modelowej OECD i na komentarzu do konwencji modelowej OECD. Konwencja modelowa OECD stanowi wzorzec naszych 90 umów o unikaniu podwójnego opodatkowania. Komentarz do konwencji modelowej OECD jest wykorzystywany przy interpretacji pojęć, których używa się w konwencji modelowej.

Jeżeli chodzi o definicję transportu międzynarodowego, definicja ta została zawarta w art. 3 ust. 1 pkt e. Definicja właściwie jest niezmienną od wielu lat, praktycznie ciągle jest taka sama, od dawna figuruje w tekście w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Natomiast mówiąc o transporcie międzynarodowym jako takim i opodatkowaniu transportu międzynarodowego w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania, musimy mieć na uwadze, że kwestie

związane z opodatkowaniem transportu międzynarodowego regulują trzy artykuły. Pierwszy z nich to oczywiście definicja wyrażona w art. 3.

Kolejny artykuł to art. 8, który stanowi z kolei wyjątek do art. 7 i wprowadza specyficzne zasady dla opodatkowania transportu międzynarodowego. Wynika to z tego, że po prostu bardzo trudno jest zastosować zasady ogólne wyrażone w art. 7 i 5 konwencji modelowej, ponieważ dla transportu międzynarodowego trudno jest na przykład ustalić zakłady, przedsiębiorstwa w innych państwach. Jest to uproszczona forma opodatkowania. Jeżeli chodzi o nasze umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, przewidują one opodatkowanie transportu międzynarodowego zarówno w miejscu, w którym jest położony faktyczny zarząd przedsiębiorstwa, jak i w miejscu, gdzie jest położona siedziba danego przedsiębiorstwa.

Trzecim artykułem, który jest powiązany z art. 7 i z art. 3, jest art. 15 ust. 3, który dotyczy opodatkowania pracy wykonywanej w transporcie międzynarodowym. Artykuł ten też stanowi wyjątek do art. 15 ust. 1, gdzie wprowadza się opodatkowanie na zasadach ogólnych. We wcześniejszych ustępach art. 15 stosuje się regułę 183 dni. W przepisie, który dotyczy bezpośrednio opodatkowania dochodów z pracy najemnej na przykład marynarzy, nie stosuje się tego kryterium, stosuje się ułatwiony sposób określania prawa do opodatkowania, a mianowicie albo w miejscu, gdzie osoba ma rezydencję, albo drugi alternatywny sposób, czyli w miejscu, gdzie znajduje się zarząd przedsiębiorstwa i gdzie dany marynarz ma rezydencję. W tym przypadku mamy prawo do opodatkowania w dwóch miejscach.

Natomiast jak powiedziałam, artykuły te są ściśle ze sobą powiązane. Przy interpretacjach pojęć stosujemy komentarz do art. 3, art. 8 i art. 15 ust. 3. I tak jak państwo mówicie, być może w komentarzu do art. 15 ust. 3 nie jest określone, co jest działalnością w rozumieniu transportu międzynarodowego, a co nie jest, ale z kolei jeżeli chodzi o art. 8 i komentarz do art. 8, w komentarzu, który jest stosowany przy interpretacji umów, mamy wskazówki. Tak jak powiedziałam, umowa to międzynarodowy specyficzny język podatkowy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ma pani na myśli komentarze jurysprudencki, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Mam na myśli komentarz do konwencji modelowej OECD.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jakiś oficjalny dokument, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Tak. Jest to komentarz do konwencji modelowej OECD.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jakichś prawników, profesorów, którzy po prostu pochylili się nad tym, tak jak przy innych dziedzinach prawa są komentarze na tej samej zasadzie, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Nie. Jest to komentarz, który został stworzony przez organizację OECD, która sformułowała zasady opodatkowania w konwencji modelowej, a nasze umowy są oparte na konwencji modelowej. My jesteśmy członkiem OECD, stosujemy postanowienia, bierzemy udział w pracach nad komentarzem do konwencji modelowej. Prawo międzynarodowe obliguje nas, żeby stosować kontekst, tak jak mówiłam na początku, interpretacji umów, a kontekstem tym jest tekst podatkowy umowy, jest tekst konwencji modelowej OECD i jest tekst komentarza do konwencji modelowej OECD. My nie możemy sobie zastosować takiej interpretacji, jaka nam się podoba.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Ale urzędy tego nie stosują.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Teraz nie ma dyskusji. Niech pani dokończy.

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Jeżeli chodzi o komentarz do... Nie wiem, czy pan ma zabrać głos? Dobrze. Teraz tak. Jeżeli chodzi o komentarz do konwencji modelowej OECD, konkretnie do art. 8, który rozdziela

prawo do opodatkowania zysków osiągniętych w transporcie międzynarodowym, komentarz jest jasny. Określa to tak: „Pojęcie «transport międzynarodowy» obejmuje przede wszystkim zyski z przewozu pasażerów lub towarów przez statki morskie lub statki powietrzne eksploatowane w transporcie międzynarodowym.”. To jest to, co stanowi komentarz do konwencji modelowej OECD. Następnie określa to tak: „Każda działalność prowadzona przez przedsiębiorstwo głównie w związku z przewozem pasażerów lub ładunków przez statki morskie lub powietrzne eksploatowane w transporcie międzynarodowym powinna być traktowana jako bezpośrednio związana z takim przewozem.”. Państwo mówili o elementach, na które powoływały się organy. Są to właśnie elementy z komentarza do konwencji modelowej OECD, która nakazuje nam interpretować określone pojęcia umowy w określony sposób.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, szanowni państwo, otwieram dyskusję. Może najpierw najbardziej zainteresowany pan prezes stowarzyszenia, potem pan przewodniczący „Solidarności”, potem pan Hatałski.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Sebastian Jankowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Szybciutko chciałbym odnieść się do tego, co pani tutaj mówiła. Tak, bardzo dobrze pani wskazała, ale jest tam stwierdzenie „przede wszystkim”, a nie „wyłącznie”. W komentarzu, o którym pani mówi, jest stwierdzenie „przede wszystkim”. A zatem jest to jakaś część, ale nie ma wyłączenia. Jak pójdziemy dalej, to w komentarzu OECD jest komentarz, że według ust. 3 do wynagrodzeń załóg statków morskich lub statków powietrznych eksploatowanych w transporcie międzynarodowym lub barek eksploatowanych w żegludze śródlądowej stosuje się zasadę, która w pewnym zakresie jest zgodna z zasadą odnoszącą się do dochodów z żeglugi morskiej, śródlądowej i transportu lotniczego. Chodzi o to, że podlegają one opodatkowaniu w państwie, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. To jest komentarz OECD, na który pani się powołuje. Definicja określenia „transport międzynarodowy” jest szersza niż znaczenie powszechnie przyjęte. Uczyniono tak celowo, żeby zapewnić państwu, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa, prawo do opodatkowania transportu czysto wewnętrznego oraz transportu międzynarodowego między państwami trzecimi oraz żeby zezwolić drugiemu umawiającemu się państwu na opodatkowanie transportu odbywającego się tylko w jego granicach. Ze sformułowania ust. 1 i 2 wynika, że przedsiębiorstwa niezajmujące się wyłącznie transportem morskim, śródlądowym lub powietrznym są jednak objęte postanowieniami tych ustępów w zakresie zysków osiąganych z eksploatacji należących do nich statków morskich, barek lub statków powietrznych. Wygląda na to, że inaczej rozumiemy komentarze. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”.

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo członkowie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, szanowni goście, na podstawie informacji, jakie posiada Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, chciałem podać szczegóły tylko na przestrzeni roku 2025. Uzmysłowią nam one skalę problemów. Pomorskie urzędy skarbowe wszczęły szereg czynności sprawdzających, a następnie postępowań podatkowych w przedmiocie zasadności skorzystania marynarzy z ulgi abolicyjnej w latach 2020-2024. Co ważne, działania te podejmowane są bez względu na okoliczności skorzystania z ulgi, jak też z pominięciem jakiejkolwiek analizy danego przypadku. Czynności podejmowane są niejako z rozdzielnika, gdzie jedynym kryterium doboru jest fakt uzyskiwania dochodu w związku ze świadczeniem pracy w charakterze marynarza. Działania kontrolne dotyczą zatem statków każdego typu, w tym także statków operujących w typowym transporcie międzynarodowym.

Obecnie w ramach działalności kancelarii, od której otrzymaliśmy informacje, w toku jest co najmniej kilkadziesiąt spraw, w ocenie kancelarii całkowicie bezpodstawnych. Czynności sprawdzające co do zasadności skorzystania z ulgi abolicyjnej wobec dochodów uzyskanych z pracy na statkach transportowych są permanentnie wszczynane również w sytuacjach oczywistych, to jest takich, gdzie statek wykonujący transport międzynarodowy zarządzany jest

przez przedsiębiorstwo z siedzibą w Norwegii, gdzie niewątpliwie zastosowanie w sprawie mają postanowienia polsko-norweskiej konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania. Z informacji uzyskanych od organów podatkowych wynika nadto, że kontrole podatkowe podejmowane są wskutek polecenia organów wyższego rzędu, przy czym polecenie to wykonywane jest bez jakichkolwiek rozważań co do zasadności podejmowanych wobec marynarzy czynności.

Trwającą nagonkę potwierdzają także komentarze przedstawicieli organów kierowane wobec reprezentantów marynarzy, obejmujące zapewnienie podejmowania dalszych działań kontrolnych oraz sądowych wobec marynarzy, pomimo korzystnych dla nich wyroków, tak w sprawach indywidualnych, jak też w sprawach tożsamyh dotyczących branży marynarskiej. Trzeba podkreślić, że czynności kontrolne, mimo złożenia dowodów potwierdzających prawo marynarza do skorzystania z ulgi abolicyjnej bez ograniczeń, nie są kończone. Z uzyskanych przez kancelarię informacji wynika, że organy podatkowe oczekują na dyspozycję z izby administracji skarbowej co do dalszego postępowania. W sprawach sądowych dotyczących statków operujących w transporcie międzynarodowym na rzecz norweskich armatorów, mimo stanowiska wojewódzkiego sądu administracyjnego, jak też omawianego tu wcześniej Naczelnego Sądu Administracyjnego oraz wydania przez wojewódzki sąd administracyjny korzystnego dla marynarza wyroku, przez dyrektora izby administracji skarbowej i tak kierowane są skargi kasacyjne.

Wzbudza to ogromny niepokój wśród marynarzy, gdyż nie znają oni dnia ani godziny co do ich dalszego losu w sferze obowiązków podatkowych. Jak wcześniej wskazano, czynności kontrolne, a także postępowania podatkowe podejmowane są wobec marynarzy zatrudnionych na statkach operujących w transporcie międzynarodowym, w szczególności zarządzanych przez przedsiębiorstwa z siedzibą Norwegii, ale również świadczących pracę najemną na statkach zarządzanych przez przedsiębiorstwa z siedzibą w Wielkiej Brytanii. Z całą mocą należy podkreślić, że działania kontrolne w każdym z powyższych przypadków oparte są o tezę, iż dochód marynarza nie podlega podwójnemu opodatkowaniu, ponieważ w Norwegii czy w Wielkiej Brytanii nie jest odprowadzany podatek dochodowy.

Oprócz działań podejmowanych wobec marynarzy korzystających z ulgi abolicyjnej zatrudnionych na statkach operujących w transporcie międzynarodowym, czynności sprawdzające oraz postępowania podatkowe podejmowane są przez organy także wobec marynarzy zatrudnionych na statkach pozostałych typów, szeroko rozumianych statkach typu offshore, o których tutaj wcześniej było powiedziane, mimo że marynarze odprowadzają podatki do zagranicznych urzędów podatkowych, co zostało wykazane w zeznaniu podatkowym za dany rok. Co ważne, kontrolny organ podatkowy w większości przypadków nie sprawdza, czy we właściwym formularzu podatnik wykazał zapłacony za granicą podatek, przerzucając na marynarza konieczność udowadniania faktów będących podstawą skorzystania z ulgi abolicyjnej, mimo że informacje te zostały już zawarte w zeznaniu. Powyższe potwierdza, że czynności kontrolne oraz postępowania podatkowe wszczynane są wobec podatników wyłącznie z tego względu, że podatnikiem jest marynarz. Należy wskazać, że takie działania organów wszystkich szczebli powodują, że normy prawne zawarte w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania, dające prawo do skorzystania z ulgi abolicyjnej, okazują się martwe.

Paradoxy przyjętego sposobu procedowania wobec marynarzy przekładają się także na postępowania przed organem podatkowym wszczynane z wniosku marynarzy o ograniczenie poboru zaliczek na podatek. W toku czynności podatek podatnik pracujący na statkach operujących w transporcie międzynarodowym, zarządzanych przez przedsiębiorstwo z siedzibą w kraju, z którym Polska ma zawartą umowę o unikaniu podwójnego opodatkowania, na przykład ze wspomnianą tu Norwegią, Wielką Brytanią, Katar, również są wzywani do przedłożenia dowodu zapłaty podatku za granicą.

Represyjność organów podatkowych powoduje u marynarzy poczucie zagrożenia oraz strach co do statusu podatkowego. Po kilku latach od złożenia zeznania do urzędu skarbowego nagle pojawia się zagrożenie zapłaty podatku za kilka lat. Czynności podejmowane są za lata 2020-2024 wraz z odsetkami ustawowymi, mimo że skorzystali oni zgodnie z prawem z ulgi abolicyjnej.

I wreszcie na zakończenie, trzy krótkie przypadki. Jeden przypadek, który był tutaj wspomniany, dotyczy wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego. Dotyczy to marynarza, oficera, elektroautomatyka okrętowego, po pięciu latach studiów na Wydziale Elektrycznym Akademii Morskiej w Gdyni, z kilkunastoletnim doświadczeniem w zawodzie. Od 2014 do 2020 r. marynarz ten nieprzerwanie pracował dla tego samego norweskiego armatora na tym samym statku. Nie uzyskiwał żadnych dochodów z innych źródeł. W świetle polskiego prawa podatkowego

oraz na bazie umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania pomiędzy Polską a Królestwem Norwegii przysługiwało mu prawo do ulgi abolicyjnej. Spełnił wszystkie wymogi, żeby skorzystać z tego prawa. Statek, na którym wykonywał pracę, był eksploatowany w transporcie międzynarodowym, zarządzanym przez przedsiębiorstwo z faktycznym zarządem w Norwegii. Co roku składał podanie o zaniechanie płatności zaliczek na podatek dochodowy. Podania były rozpatrywane przez urząd skarbowy raz pozytywnie, raz negatywnie, chociaż w jego sytuacji nic się nie zmieniało, był ten sam pracodawca i ten sam statek. W roku 2014, 2016 i 2017 urząd skarbowy rozpatrzył jego sprawę negatywnie, a w roku 2015, 2018, 2019, 2020, 2021 pozytywnie, co jest kompletnie niezrozumiałe. Dokumenty co roku przedstawiane w urzędzie skarbowym były te same. Cały czas pracował na tym samym statku u tego samego armatora. Czym się kierował urząd skarbowy, wydając takie decyzje? Jest to po prostu skandal. Jego koledzy, i jest to kropka nad „i”, z tego samego statku nie mieli jakichkolwiek problemów, być może dlatego, że mieszkali poza województwem pomorskim.

W maju 2019 r. naczelnik urzędu skarbowego wszczął postępowanie podatkowe wobec marynarza za rok 2014. W wyniku postępowania określił zobowiązanie podatkowe wraz z odsetkami, podważył prawo marynarza do skorzystania z ulgi abolicyjnej, następnie wszczął przeciwko marynarzowi postępowanie karno-skarbowe. Urząd skarbowy zakwestionował to, iż przedsiębiorstwo, które eksploatowało statek, na którym wykonywał pracę, nie było przedsiębiorstwem norweskim, co było nieprawdą, dlatego że sami zgłaszali się do Norwegii, żeby to potwierdzić. Norwegia odpowiedziała im, że przedsiębiorstwo ma siedzibę w Norwegii. Urząd nie uznał żadnego z przedstawionych przez marynarza dokumentów, które świadczyły o tym, że zarząd eksploatujący statek znajduje się w Norwegii, a przekazał on wszystkie dokumenty, jakie znajdowały się na statku, certyfikaty, pisma statkowe, zaświadczenia. Urząd skarbowy natomiast nie przedstawił ani jednego kontrdowodu. Nie wziął również pod uwagę tego, iż marynarz posiadał pozytywną indywidualną interpretację podatkową z 2016 r., wydaną przez dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy.

Od decyzji urzędu nakładającego na niego podatek marynarz odwołał się do dyrektora Izby Skarbowej w Gdańsku. Niestety, dyrektor Izby Skarbowej w Gdańsku podtrzymał decyzję naczelnika urzędu skarbowego w tym mieście. W tym momencie marynarz już zupełnie stracił zaufanie do urzędów skarbowych, które ewidentnie działają tylko na korzyść chyba Skarbu Państwa, co też jest wątpliwe, gnębiąc przy tym podatnika. Nie zgadzając się z tymi decyzjami, marynarz wniósł skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku. Sąd wydał wyrok w jego sprawie w czerwcu 2021 r. Uchylił w nim decyzję dyrektora Izby Skarbowej w Gdańsku, sygnatura jest znana ministerstwu. Sąd w uzasadnieniu wyroku trafnie zarzucił urzędowi skarbowemu to, iż nie przedstawił on żadnych kontrdowodów w sprawie, negował tylko wszelkie przedstawiane przez marynarza dowody. Nie ma w tym momencie czasu na wskazanie najważniejszych fragmentów wyroku wojewódzkiego sądu administracyjnego. Warto się z tym zapoznać pod podanymi wcześniej znanymi sygnaturami. W dniu 22 lipca dyrektor 2021 r. dyrektor Izby Skarbowej w Gdańsku wniósł skargę kasacyjną na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku do NSA w Warszawie. Dyrektor Izby Skarbowej w Gdańsku dalej nieugięcie twierdził, że ulga abolicyjna marynarzowi się nie należy. Swoim działaniem dyrektor izby skarbowej sprawił, że na długie lata zostały zamrożone środki finansowe marynarza. Jest to podatek, który zapłacił w 2014 r. wraz z odsetkami, a odsetki były w najwyższej kwocie, dlatego że organ wszczął postępowanie na koniec terminu przedawnienia, więc odsetki musiał zapłacić za pięć lat. Na rozpatrzenie sprawy przez NSA marynarz czekał kilka lat. Na tym działania opresyjne urzędu skarbowego się nie skończyły.

Marynarz na zakończenie pisze: „Żyłem do tej pory ze świadomością tego, iż moje zeznania podatkowe były rozliczane w sposób prawidłowy. Urzędy tego nigdy nie kwestionowały, chociaż minęło tyle lat. Nigdy nie miałem zamiaru oszukać Skarbu Państwa. Zawsze chciałem działać zgodnie z prawem, zgodnie z prawem ujawnić się przed urzędem i nie zatajać swoich zarobków”. Ministerstwo informowało, że ulga abolicyjna należy się marynarzom. Wydało nawet interpretację w sprawie Norwegii, że marynarze mają prawo do ulgi abolicyjnej. Do dnia dzisiejszego nie wiadomo, dlaczego ministerstwo zapewniało marynarzy o ich prawach, a urzędy skarbowe na przykładowym Pomorzu im to prawo odbierają.

Działania wyżej wymienionego urzędu skarbowego i dyrektora Izby Skarbowej w Gdańsku były podejmowane pomimo oficjalnych interpretacji ogólnych, które były tu wcześniej wspomniane przez Ministerstwo Finansów, interpretacji z roku 2016, 2021 i teraz ostatniej z 2025 r.,

gdzie minister finansów i gospodarki potwierdził poprzednie wszystkie interpretacje. Zgodnie z owymi interpretacjami, zapłata podatku za granicą nie jest warunkiem koniecznym dla zastosowania metody eliminacji podwójnego opodatkowania, a tym samym dla zastosowania umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, z której metoda ta wynika. Niezapłacenie podatku za granicą nie może zatem samo w sobie stanowić argumentu dla odmowy zastosowania umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania. Co jest ciekawe, to koniec tego przypadku. Nie będę czytał sentencji Naczelnego Sądu Administracyjnego, każdy może to przeczytać. Oddała on skargę kasacyjną i zarządza od dyrektora izby skarbowej kwoty 4050 zł. Niezmiernie istotne jest zapoznanie się z wyrokiem, natomiast rzeczony marynarz, według posiadanych przez nas informacji, obecnie nadal czeka na postanowienie dyrektora izby skarbowej. Podobno dyrektor miał czas do czerwca 2025 r.

Teraz jeszcze krótko tylko dwaj marynarze. Marynarz Dariusz, 26 lat pracy na morzu, stanowisko pierwszego mechanika, praca na shuttle tankerach w strefie ekonomicznej Brazylii, Kanady i na Morzu Północnym. Píše, że od 2015 r. regularnie w styczniu składał wszelkie wymagane dokumenty do urzędu skarbowego: „W październiku 2020 r., po pięciu latach bezczynności, urząd skarbowy nagle przypomniał sobie o marynarzach i przesłał do mnie pismo, żeby skorygować moje zeznania podatkowe, gdyż są one błędne. Powinienem zapłacić zaległy podatek za ostatnie cztery lata pracy. W 2021 roku urząd przesłał do mnie postanowienie o wszczęciu postępowania podatkowego wobec mnie za rok 2015. Wyjaśniałem, że był covid, i tak dalej, ale urząd skarbowy tego nie uznaje. Pod koniec lipca otrzymałem kopię wezwania do zapłaty podatku za kolejne trzy lata 2016-2018.”. Urząd skarbowy kwestionował faktyczny zarząd i siedzibę firmy w Norwegii, znowu się to powtarza.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Chcę powiedzieć, co ma do zapłacenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że zarzuty są tożsame. Mam tylko pytanie.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Ma do zapłacenia kilkadziesiąt tysięcy złotych. Jak ma z tego żyć? Jak rodzina ma z tego żyć, kiedy konta są pablokowane? I trzeci przypadek marynarza.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W drugim przypadku, rozumiem, że sprawa w tej chwili jest w sądzie, tak?

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Tak. Czeką na wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To tak szybko ten trzeci, naprawdę szybko.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

No i trzeci przypadek, który jest dramatyczny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mamy czas do godz. 12:00, a jeszcze chcę...

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Marynarz przegrał wszystko, wyczerpał drogę dochodzenia. Za jeden rok ma do zapłacenia sto kilkadziesiąt tysięcy złotych. Są to rzeczy, które wymagają jakiejś...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przegrał przed sądem?

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A przed którym sądem?

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Taka jest sprawa. I teraz wiecie państwo, nie ma tutaj... Teraz chciałem przedstawić wniosek.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przed którym sądem przegrał?

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Z emocji, które mnie nie omijają... Sprawa toczyła się parę lat, odsetki rosły. Przepraszam, nie napisał przed jakim sądem albo... Teraz nie chcę już przedłużać. W każdym razie przegrał. Skwitował, że jego sprawa zakończyła się i za ten rok ma do zapłacenia sto kilkadziesiąt tysięcy złotych.

Natomiast ja chcę powiedzieć coś, co jest skierowane do pana ministra jako przedstawiciela rządu. Oczywiście zwracam się z całym szacunkiem. Spotkaliśmy tu przed posiedzeniem ministra Marchewkę, pytałem, czy będzie obecny. Mówił, że zapozna się z przebiegiem posiedzenia, dlatego że dotyczy to marynarzy. Proszę państwa, Polska oficjalnie dołączyła do grupy państw uznających marynarzy jako kluczowych pracowników. To jest okólnik międzynarodowej organizacji IMO potwierdzający zgłoszenie. Okólnik został wydany 12 stycznia 2021 r. My ze swej strony jako „Solidarność”, jako związek zawodowy do tej pory nie widzieliśmy żadnego przepisu, który potwierdzałby uznanie polskich marynarzy za kluczowych pracowników. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli jesteście państwo w stanie od razu się odnieść, to bardzo proszę, tylko konkretnie.

Zastępca dyrektora Departamentu Podatków Dochodowych Ministerstwa Finansów Jakub Jankowski:

Dobrze. Państwo oczekują konkretów, więc może tak konkretnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Najpierw poprosimy o przedstawienie się.

Zastępca dyrektora departamentu MF Jakub Jankowski:

Jakub Jankowski. Departament Podatków Dochodowych.

Krótko odnośnie do kwestii faktycznej zapłaty podatku i wyroku NSA z grudnia 2025 r. oraz interpretacji ogólnej z 2016 r. Rzeczywiście w wyroku z grudnia 2025 r. NSA wprost powiedział, że jeżeli chodzi o kwestię faktycznej zapłaty podatku i możliwości skorzystania z ulgi abolicyjnej, w żadnym przypadku tak naprawdę nie ma znaczenia, czy podatek jest zapłacony, czy jest jakieś zwolnienie, czy Norwegia w ogóle nie obejmuje ograniczonym obowiązkiem podatkowym marynarzy. W międzyczasie w obrocie prawnym po prostu powstało kilka koncepcji, jak interpretować faktyczną zapłatę podatku z 2016 r., która jest powołana w interpretacji ogólnej. Oczywiście pojawiła się kwestia, czy musi to być ewentualnie jakieś specjalne zwolnienie na podstawie przepisu krajowego wewnętrznego, czy jak nie ma zwolnienia w ustawodawstwie, ale po prostu Norwegia ogólnie rezygnuje z opodatkowania, marynarze w ogóle nie są objęci ograniczonym obowiązkiem podatkowym, to nie ma możliwości stosowania umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania i w związku z tym nie należy się ulga abolicyjna. NSA powiedział, że i w jednym, i w drugim przypadku nie ma to znaczenia, żeby można było skorzystać z ulgi abolicyjnej. Kwestia faktycznej zapłaty podatku zupełnie nie ma znaczenia, niezależnie od tego, czy ktoś jest objęty obowiązkiem podatkowym w Norwegii czy nie jest, czy jest to zwolnienie na podstawie ustawodawstwa wewnętrznego czy po prostu kwestia alokacji i podziału dochodu między jurysdykcjami. W ogóle nie ma to znaczenia. W tym zakresie chcemy w bardzo szybkim terminie wydać interpretację ogólną, która potwierdzi prawidłowość wyroku NSA z grudnia 2025 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że następstwem będzie państwa żądanie, skierowane do wszystkich urzędów skarbowych, które są w sporze procesowym bądź też administracyjnym, niezwłocznego umorzenie postępowań, a w przypadkach, w których niezgodnie z literą prawa czy z państwa interpretacją zostaną wydane czy już zostały wydane orzeczenia, jak słyszymy tutaj z ust pana przewodniczącego Kościka, Skarb Państwa będzie naprawiał szkody. Tak? Czy jak mamy to rozumieć?

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Poproszę panią dyrektor o odniesienie się do tych pytań.

Zastępca dyrektora Departamentu Orzecznictwa Podatkowego Ministerstwa Finansów Małgorzata Krysiak-Żołądz:

Małgorzata Krysiak-Żołądz. Zastępca dyrektora Departamentu Orzecznictwa Podatkowego. Tylko tytułem wstępu jedno zdanie, że jestem objęta tajemnicą skarbową, więc jeżeli chodzi o sprawy indywidualne, nie mogę wypowiadać się w pojedynczych, konkretnych sprawach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chodzi o zasady.

Zastępca dyrektora departamentu MF Małgorzata Krysiak-Żołądz:

Zasady, tak, natomiast jak mówię, nie, jeżeli chodzi o konkretne sprawy. Odnosząc się do pytania pana przewodniczącego, jeżeli tylko zostanie wydana interpretacja ogólna, szef KAS obejmie szczególnym nadzorem ten obszar. Na pewno organy podatkowe będą zobowiązane do bieżącego sprawozdawania. Będziemy monitorować, w jaki sposób stosują się do interpretacji ogólnej. Naprawdę podejmiemy do tego bardzo rzetelnie.

Mogę jeszcze powiedzieć, że organ podatkowy, czyli naczelnik urzędu skarbowego i dyrektor izby administracji skarbowej to są niezależne organy podatkowe. Wydanie wprost nakazu umorzenia prowadzonych postępowań albo wszczęcia postępowań w innych przypadkach wobec konkretnych osób, nie leży w gestii ani nie jest kompetencją ani ministra finansów, ani szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Takich kompetencji ani ustawa o KAS, ani ordynacja, ani konstytucja nie przewidują. Mamy zasadę dwuinstancyjności postępowania, więc przepraszam, zalecenie wprost o nakazie umorzenia nie może zostać wydane, co nie znaczy, że w inny sposób nadzór nie będzie sprawowany. Chciałabym to powiedzieć, odnosząc się do sugestii, jeżeli chodzi o wydanie takiego pisma. Teraz jeszcze jeżeli można odnośnie do kilku kwestii, czy to nie jest ten moment?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chyba to nie jest ten moment. Natomiast poproszę także o odpowiedź na piśmie. Być może państwo przemyślą jeszcze swoją odpowiedź.

Zastępca dyrektora departamentu MF Małgorzata Krysiak-Żołądz:

Odnosnie do wydania nakazu umorzenia wszczętych postępowań?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie mówiłem o nakazach. Mówiłem o tym, że państwo wydajecie ogólną interpretację. W momencie, w którym wydajecie państwo taką interpretację, jakie skutki powinno to odnieść w urzędach skarbowych, które w tej chwili prowadzą w tych sprawach z ich inicjatywy postępowania celem ściągnięcia, ich zdaniem, należności nieopłaconych przez marynarzy? Jaki skutek interpretacja będzie miała dla marynarzy, którzy na skutek postępowań wszczętych przez urzędy skarbowe zdążyli już zapłacić, jak się prawdopodobnie za chwilę okaże po państwa interpretacji, nienależne świadczenie na rzecz Skarbu Państwa? Proszę o wyjaśnienia na piśmie. Proszę też na piśmie zaznaczyć, jaką odpowiedzialność spotka czy powinna spotkać urzędników, którzy nie stosują się do interpretacji ogólnych. Chciałbym także dowiedzieć się, chciałbym, żebyście państwo przedstawili analizę, z której będzie wynikało, w jaki sposób poszczególni dyrektorzy urzędów skarbowych podchodzili do konkretnej sprawy abolicji w przeciągu ostatnich pięciu lat i jakie to miało skutki wobec, jak słyszę, jednak wyroków sądów, również Naczelnego Sądu Administracyjnego, które orzekały jednoznacznie, że marynarze mieli prawo do abolicji. O to wszystko proszę na piśmie.

Przepraszam, pani poseł, ale w kolejności na pewno pani będzie. Drodzy państwo, bardzo proszę szybko, dlatego że mamy pół godziny, a jeszcze pani poseł też chce zabrać głos, pewnie pan przewodniczący także. Teraz był pan Hatałski, potem pan mecenas, a potem pani poseł.

Wiceprezes Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, członek Rady Gospodarczej przy Prezydencie RP kpt ż. w. Tadeusz Hatałski:

Możemy zamienić kolejność.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bardzo. Bardzo proszę, tylko proszę bardzo konkretnie.

Radca prawny Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Bartosz Biechowski:

Bardzo krótko, jeżeli chodzi o kwestie opowiedziane tutaj przez pana Kościka. Jestem w stanie, jak to się mówi, przynajmniej te dwa czy trzy modele powiązać z konkretnymi firmami, z konkretnymi sprawami, które prowadziłem. W każdym ze scenariuszy miałem co najmniej kilkadziesiąt spraw. To wszystko, co pan Kościk tutaj powiedział, jest prawdą. Były to tak zwane case studies, ale są one mocno powtarzalne, jeżeli chodzi o pewien mechanizm działania. To nie jest tak, że pan Kościk opowiada anegdotę o wyłącznie jakimś tam jednym marynarzu. To było kilkudziesięciu gości z tej samej firmy. Wiem, dlatego że coś takiego zdarzało mi się prowadzić.

Natomiast jeżeli chodzi jeszcze o kwestię interpretacji umów międzynarodowych, pamiętam, jak była sytuacja, że umowa z Norwegią była interpretowana w ten sposób, że według skarbowki, jeżeli statek nie podnosił norweskiej bandery, to już nie było obowiązku podatkowego w Norwegii. Pamiętam, że zrobiłem wielki wywód dotyczący materiałów przygotowawczych do konwencji, dlatego że przecież materiały przygotowawcze według Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów także są brane pod uwagę przy interpretacji umowy międzynarodowej. Wywód ten został zauważony dopiero przez Naczelny Sąd Administracyjny. Nie zwrócił na to uwagi ani urząd skarbowy, ani izba administracji skarbowej, co ten Biechowski o jakiejś konwencji wiedeńskiej pisze, o co tu w ogóle chodzi. Zrobił to dopiero Naczelny Sąd Administracyjny. Oczywiście rozumiem znaczenie Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, ale wydaje mi się, że Ministerstwo Finansów prezentuje troszeczkę nieuzasadniony optymizm, jeżeli chodzi o finezję urzędników skarbowych. Oni o czymś takim w ogóle nie wiedzą, oni o czymś takim nigdy w życiu nie słyszeli. To tyle na razie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan kapitan Hatałski, potem pan Piątkowski i pani poseł.

Wiceprezes Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, członek Rady Gospodarczej przy Prezydencie RP kpt ż. w. Tadeusz Hatałski:

Tadeusz Hatałski. Kapitan żegluga wielkiej, członek Rady Gospodarczej przy Prezydencie RP.

Proszę państwa, rozmawiamy tu o szczegółach, o interpretacji, o znaczeniu poszczególnych pojęć na poziomie szczegółu. Chciałbym wrócić tylko na moment do poziomu ogółu. Pan minister wspomniał o tym, że marynarze stanowią jakieś tam odstępstwo od podatku, że jest to swego rodzaju przywilej. Nie, to nie jest przywilej. Panowie domagają się przestrzegania prawa polskiego, a ja chciałbym wspomnieć również o prawie unijnym. Pojutrze obchodzimy 22. rocznicę przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Było to w 2004 r. Również w 2004 r. Unia Europejska wydała wytyczne wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego. Dlaczego? Dlatego, że 90% wymiany handlowej pomiędzy wspólnotą a resztą świata odbywa się drogą morską. 69% wolumenu towarów transportowanych pomiędzy państwami członkowskimi odbywa się drogą morską. I to jest ważne. Tu nie chodzi o przywileje. To jest ważne.

I teraz wracając jeszcze do wytycznych, w rozdziale 3 jest mowa o środkach fiskalnych i socjalnych zmierzających do poprawy konkurencyjności. Tu nie chodzi o przywileje. Tu chodzi o konkurencję. W art. 3 ust. 2 w rozdziale 3 o kosztach pracy mówi się, co następuje: „Transport morski jest sektorem, który doświadcza ostrej międzynarodowej konkurencji. Środki pomocowe dla sektora morskiego powinny zmierzać w pierwszym rzędzie do obniżenia kosztów fiskalnych i innych obciążeń.”. W ramach obniżenia są dwa filary, dwa segmenty, niższe stawki składek na ochronę socjalną, społeczną i niższe stawki podatku dochodowego od dochodów osobistych marynarzy. Proszę państwa, po co to jest? Nie po to, żeby marynarzom zapewnić przywileje, tylko po to, żeby przywrócić im konkurencyjność na światowym żeglugowym rynku pracy. Po to zostały wydane wytyczne. Właściwie są one zalecane. Wszystkie państwa Unii Europejskiej

je wprowadziły. I teraz wracając do ducha praw, jeżeli w interpretacji poszczególnych przepisów będziemy szukać, powiem potocznie, dziury w całym, to zawsze ją znajdziemy. Natomiast jeżeli będziemy patrzeć ogólnie, po co to jest, wtedy interpretacja będzie właściwa. Dziękuję.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie pośle przewodniczący. Dzień dobry państwu. Henryk Piątkowski. Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

Szanowni państwo, szanowny panie ministrze, panie i panowie posłowie, nie mogę oprzeć się, niestety... Argumentów prawnych, różnych opowieści nie będziemy powtarzać. To, co przed chwilą padło z ust pana kapitana Hatałskiego ma też takie znaczenie, że nie chodzi tylko o marynarzy w aktach pomocowych. Chodzi także o armatorów i o konkurencyjność Europy w stosunku do reszty świata, ale nie o tym dzisiaj rozmawiamy. Nie mogę oprzeć się, proszę państwa, wrażeniu swego rodzaju déjà vu. Nie 30, tylko 20 kwietnia 2017 r. na posiedzeniu sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozmawialiśmy dokładnie o tym samym, o tych samych harcach, przepraszam za słowo, uprawianych na marynarzach przez urzędy skarbowe w tym samym kontekście, o tym, jak urzędy traktują interpretację ogólną ministra finansów z 2016 r. Jeżeli państwo zajrzą do pełnego zapisu z tamtego posiedzenia Komisji, to znajdziecie państwo odpowiedź, jak traktują. Wtedy jedna pani z pewnego wskazanego urzędu powiedziała marynarzowi, gdzie on może wsadzić sobie tę interpretację. Tak, proszę państwa, to nie jest żart, tak było. A pytał o to także ówczesny pan poseł Marchewka, wówczas członek Komisji.

Wicie państwo, nie da się oprzeć wrażeniu, że działalność urzędów skarbowych opiera się na żonglerce słownej w wyszukiwaniu wszelkiego rodzaju sposobów na zinterpretowanie albo nadinterpretowanie faktu inaczej, niż on w rzeczywistości wygląda. Trudno odnieść inne wrażenie zarówno opierając się na przykładach, o których mówili panowie, jak i na przykładach, które przytaczał siedzący obok mnie szanowny kolega. Ja też mógłbym kilka przytoczyć, tylko szkoda na to czasu, dlatego że jak mówił pan mecenas Biechowski, powtarzają się one permanentnie.

Pan mecenas był uczestnikiem tamtego posiedzenia, doskonale to pamięta. Zresztą oprócz pani poseł Arciszewskiej-Mielewczyk jest tu jeszcze pewnie parę osób, które wówczas też uczestniczyły w tym posiedzeniu. Plonem, efektem tego posiedzenia była ustawa, która zmieniała ustawę o PIT, która miała w swym brzmieniu zapewnić zakończenie tych harców. W ustawie, która zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2020 r., z pewnym opóźnieniem od tego posiedzenia, ale zaczęła, zdefiniowano żeglugę międzynarodową. Dzisiaj, jak słucham państwa wypowiedzi, to mam wrażenie, że wtedy powinniśmy byli wpisać transport międzynarodowy, może byłoby jaśniej. Proszę państwa, jest to ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r., w której jest mowa o żegludze międzynarodowej, która definiuje marynarza, czyli przedmiot i podmiot rzeczy, o której teraz mówimy. Marynarza definiuje dokładnie jako tego, który jest zdefiniowany w ustawie o pracy na morzu, czyli każdego, kto w jakimkolwiek charakterze jest zatrudniony na statku. Tak jest zdefiniowany marynarz w ustawie o pracy na morzu.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Zgodnie z konwencją.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Tak, zgodnie z konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy. A żegluga międzynarodowa oznacza żeglugę pomiędzy portami polskimi a portami zagranicznymi, w tym także między portami polskimi, pod warunkiem, że żegluga między portami polskimi jest częścią podróży morskiej do portu zagranicznego, portami polskimi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą morza terytorialnego polskiego, portami zagranicznymi. Jest tu zawartych jeszcze parę innych punktów. Nigdzie nie znajdziemy, żeby warunkiem, a dwa warunki powinny być spełnione łącznie po to, żeby marynarza zwolnić z podatku dochodowego... Nigdzie nie znajdziemy, żeby było tu wspomniane coś o przewozie ładunku bądź osób. Może naiwnie do tego podchodzę, nie jestem ani prawnikiem, ani doradcą podatkowym. Po prostu wówczas, gdy tworzyliśmy ten przepis, wszyscy, łącznie z przedstawicielami rządu i legislatury rządowej, czytając te wszystkie przepisy, przekonywali nas, że jest to zapis, który załatwia sprawę.

Proszę państwa, wracamy. I w roku 2017, i w roku 2026 jesteśmy w tym samym miejscu. Nie chcę już przedłużać, ale moje pytanie jest takie. Czy państwo, także moi koledzy ze Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej, wnioskując, jak sami przed chwilą powiedzieli na początku swojej prezentacji, tylko o przestrzeganie prawa, żądają czegoś za dużo? Może jest to za daleko idące żądanie? Czy też państwo będziecie chcieli, żeby urzędy skarbowe funkcjonowały według przysłowiowego pana Jasia, żeby już nie mieszać kobiet, i ich własnych widzimisię, gdyż dotychczas miało to miejsce bardzo często? Czy jest nadzieja, i chciałbym uzyskać odpowiedź, kiedy to nastąpi, że nastąpi ukrócenie tych praktyk, że wszyscy będą mieli jasny i klarowny obraz należności podatkowych, dlatego że koledzy zapewne nie mają i nigdy w życiu nie mieli na myśli, przynajmniej ci, z którymi ja rozmawiałem, unikania płacenia podatków w Polsce? Ale chcą wiedzieć, na jakiej bazie dotyczy ich rzeczywistość podatkowa. Nie może być tak, że co roku jest nowy prorok i nowy myśliciel, który w tym samym urzędzie w tej samej sytuacji faktycznej i prawnej wydaje inną decyzję. Czas z tym skończyć. Nie możemy bez przerwy do tego wracać. Takie przesłanie składam państwu z Ministerstwa Finansów. I naprawdę bardzo proszę nie tłumaczyć się, że to nie są państwa kompetencje, że to jest zakres Krajowej Administracji Skarbowej albo że urzędnik czy też urząd, jak dobrze zrozumiałem, albo może źle, jest niezależny. Czasami mam wrażenie, że niezależność... Nie chcę kończyć, dlatego że mógłbym kogoś obrazić, mówiąc od czego jest niezależny, ale mam wrażenie, że od rozsądku w tym wszystkim czasami jest trochę daleko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, to kiedy będzie koniec z tym szaleństwem interpretacyjnym na wiele sposobów?

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Chciałabym odnieść się tylko do wypowiedzi sprzed chwili w takim zakresie, że mówił pan, iż inne pojęcia są używane w ustawie, która była procedowana, a inne określenia są używane w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Chciałabym wyjaśnić, że umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania nie kreują prawa do opodatkowania. One rozdzielają prawo do opodatkowania. Stanowią, że jedno państwo ma prawo do opodatkowania dochodu jako państwo rezydencji lub drugie państwo ma prawo do opodatkowania albo pozostawiają prawo do opodatkowania w dwóch państwach. Są to reguły kolizyjne. Poza tym, jeżeli patrzemy na hierarchię przepisów prawa, wracając do tego, co chciałam powiedzieć, jeżeli nawet umowa rozdziela prawo do opodatkowania, to to, co prawo wewnętrzne robi z opodatkowaniem, to już jest wewnętrzna sprawa danego państwa. A więc nie ma to zupełnie nic wspólnego z umowami. W umowach tylko rozdzielamy prawo do opodatkowania, a wewnętrznie dany dochód może być po prostu zwolniony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szczerze mówiąc, jest to przerażające. To po co my podpisujemy umowy? Po to, żeby państwo nam tłumaczyli, że właściwie umowa umową, a racja musi być po naszej stronie i będziemy interpretacyjnie różnorodni w całej Polsce, będziemy przyglądać się domiarom, które dostają marynarze, będziemy stwierdzać przez NSA, że prawo obowiązuje i marynarze mają prawa do ulgi, a urzędy skarbowe będą to miały w nosie? Szczerze mówiąc, jest to przerażające, ponieważ rzeczywiście na przestrzeni 30 lat mam déjà vu. Mam wrażenie, że ustanowiliśmy pewne prawo, umówiliśmy się na pewne rzeczy i cofnęliśmy się w czasie. Państwo zaczynacie tolerować interpretację, która skutkuje, nawet jeżeli chodzi o donosy, procesami, które marynarze muszą przechodzić w sądzie. Kończy się to dla nich przykro, dlatego że często są obciążeni wyrokami i domiarem, który rujnuje im życie. Często kończyło się to tym, jak państwo pamiętają 20 lat temu przy donosie duńskich marynarzy, że jest zerowa stawka podatku. Marynarze nie umieli udowodnić, a chodziło o to, że armatorzy duńscy mogli przez to inwestować w swoje firmy. Marynarze nie byli zdolni do tego, żeby udowadniać państwu i wyciągać dokumenty, których nigdy firma by im nie dała. Kończyło się to udarami, zawałami i nieszczęściami. Rzecznik Praw Obywatelskich stwierdził, że nie ma narzędzi do wzruszenia decyzji i generalnie radźcie sobie sami. Drodzy państwo, to jest jakiś obłąd. To jest po pierwsze.

Po drugie, są tu dwa aspekty. Generalnie mamy wymiar gospodarki. Marynarze są wartością samą w sobie, przywożą cały dorobek do Polski, utrzymują tu swoje rodziny, więc jest to czysty przychód dla państwa. Poza tym powinni być konkurencyjni właśnie poprzez przepisy podatkowe, żeby nie rugowano ich z rynku. Jeżeli tak będzie robione przez państwo podległych urzędników, to zmienia rezydencję podatkową. I zmieniają, a wtedy w ogóle nie ma podatków, ponieważ nie chcą się borykać z niejasnymi interpretacjami, przepisami i dowolnością interpretacyjną.

Po następne, kiedyś już przeżyliśmy interpretację wydaną przez ministra. Urzędy podatkowe powiedziały, tak jak wspomniał tutaj pan przewodniczący, że możecie to sobie wsadzić gdzieś, ponieważ nie jest to akt prawny. Nawiązując do pytania pana posła Płażyńskiego, mam do państwa pytanie, jaka będzie moc sprawcza państwa jednoznacznej interpretacji, nawet gdyby była na korzyść marynarzy. Jak głęboko, jak do serca w rzeczywistości poprzez wydane potem pozytywne decyzje dla marynarzy przełoży się to w urzędach skarbowych na interpretację korzystną dla marynarza?

Po następne, drodzy państwo, dalej jest ta sama kwestia. Urzędnicy nie chcą albo nie rozróżniają właściciela, armatora, czarterującego, flagi i wszystkich innych elementów związanych z eksploatacją i własnością statku, wymagając od marynarza dokumentów, których oni nigdy nie dostaną. Mało tego, są umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, które miały chronić marynarzy. Są wypisane, ale są niestosowane, dlatego że nie ma wiedzy na ten temat. Przekonaliśmy się o tym niejednokrotnie. Może państwo zacząć robić jakieś szkolenia albo może zauważycie, że w Polsce mamy marynarzy, że jednak jest to grupa, która nie jest zwolniona, tylko walczyliśmy o te przepisy właśnie dlatego, że Polska była jedynym krajem, który do tej pory nie ma uregulowanych tych rzeczy. Marynarzy nie ma w domu ponad trzy miesiące, mają taki, a nie inny charakter pracy. Co to jest statek? Jakie listy są na statkach? Czy w ogóle jest uzupełniana lista statków, które są w obiegu? Mam wrażenie, że czasami niektórzy nie mają pojęcia, że takie statki istnieją, a Norwedzy czy inni pukają się w głowę, że w Polsce nie ma na liście jakiegoś statku i marynarze nie mogą podwyższyć swoich kwalifikacji poprzez jakieś durne kursy i uzyskiwanie certyfikatów, kiedy są doświadczonymi marynarzami z kilkudziesięcioletnim doświadczeniem.

Drodzy państwo, to jest cały mechanizm. My wracamy do punktu wyjścia, a marynarze mają wyroki, mają zapłacić pieniądze. Oni nie mają na to czasu. Oni mają wypłynąć, zarabiać na rodzinę, są poza domem. Proszę sobie w pandemii wyobrazić kogoś, kto siedzi na statku trzy miesiące i nie może zejść z tego statku.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Nawet dwanaście.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bądź nawet dwanaście. Jak to psychicznie trzeba... Nie można zejść, nie ma środków dezynfekujących, cały świat jest sparaliżowany, a państwo bawicie się w interpretacje, które są szkodliwe dla marynarzy i nie respektujecie wyroków NSA. Będziemy się boksować. Mówicie, że w pojedynczych przypadkach nie macie wpływu na to, jaka będzie decyzja. Rozumiem, że państwo powinniście jednak ręcznie zacząć to sprawdzać, żeby przekuć to na jakieś jasne przepisy i dopilnować samemu, żeby decyzje, które były ewidentnie negatywne i skutkowały jakimiś niesłusznymi opłatami w kontekście wyroku NSA, po prostu zostały cofnięte, urzędnicy, którzy to zrobili, nie wiem, zostali ukarani, tak jak się każe nas wszystkich, mimo że mamy rację, żeby nastąpiło zwrócenie pieniędzy i spowodowanie, żeby w końcu zaczęło to normalnie funkcjonować. Przecież Komisja nie może ręcznie sterować tego typu przypadkami, gdy marynarze napiszą do nas, ponieważ są w rozpacz. To jest obowiązek państwa. Ciągłe się cofamy. To, że nie mamy floty w takim wymiarze, jakbyśmy chcieli, to jest inna sprawa, ale mamy gospodarkę morską, marynarzy, cokolwiek, na jakichkolwiek statkach by byli. Jesteśmy w jakimś wymiarze europejskim i światowym. Zasady dla marynarzy są w wymiarze światowym, a co najmniej w europejskim.

Podtrzymuję pytania pana posła Płażyńskiego, ale od państwa oczekuję także rozwiązania problemu. Jaka jest wiedza i czy naprawdę państwa interpretacje będą wiążące dla urzędów skarbowych w kontekście wypowiedzi urzędników, którzy czekają na jakiś akt prawny? Co z decyzjami, które już zapadły, co z wyszkoleniem urzędników, którzy zdadzą sobie sprawę, o jakie w ogóle dokumenty mogą pytać i na jakiej podstawie w ogóle mogą karać marynarzy? Prosimy o to na piśmie. Jednocześnie poprosimy o rozwiązanie problemów. Tutaj państwo nie mogą,

ale my państwu możemy dostarczyć pojedyncze przypadki. Musimy tworzyć stowarzyszenia? Marynarze znowu muszą płacić komuś za to, że ktoś poprowadzi ich sprawę, że będzie im doradzał? Przecież to wszystko kosztuje. Nie ma ich na miejscu, a rodziny są zdenerwowane, że za chwilę skarbówka jeszcze da im domiar, nie będą miały jak dzieci utrzymać. Za pracę na łodzi nikt im nie płaci. Może byście państwo jednak zauważyli polskich marynarzy, którzy pracują nie tylko na polskich statkach, które należą do straży, do jakichś państwowych instytucji portowych. Jest to wymiar międzynarodowy na kontraktach. I uszanujcie to, że dorobek przywożą do Polski. Dokładnie. Szkolnictwo morskie też utrzymują ze swoich podatków. Ile tracimy przez to, że nie są uregulowane pewne sprawy. Oczekujemy od państwa konkretnych rozwiązań, żebyśmy nie musieli znowu się spotykać. Ci państwo, jak nie ma ich w domu, nie są w stanie przyjechać na posiedzenie Komisji. Po prostu ich nie ma, oni muszą pracować, zarabiać na rodzinę. To jest moja prośba. Jest to prośba o odpowiedzi na pytania i skuteczność państwa interpretacji, którą ewentualnie roześlecie do urzędów skarbowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Pan przewodniczący. I następnie pan. Proszę, żeby się przedstawić. Proszę, panowie, żeby było bardzo krótko, dlatego że już nie ma czasu.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Sebastian Jankowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja z małym pytaniem do pana ministra, dlatego że pan udzielił odpowiedzi na interpelację poselską pana Płażyńskiego. W odpowiedzi zawarte jest zdanie, które bardzo mnie zaniepokoiło: „We wspomnianym wyżej komentarzu do MK OECD istnieje zespół cech, które przesądzą o zakwalifikowaniu działalności statku morskiego jako eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.”. To zdanie wywołało mój niepokój. Szanowni państwo, oprócz tego, że jestem starszym mechanikiem okrętowym z prawie dwudziestoletnim doświadczeniem, to jeszcze jestem rzeczoznawcą do spraw okrętownictwa, zrzeszonym w najstarszej organizacji inżynierskiej w kraju, w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Mechaników Polskich. Nikt żadnej organizacji eksperckiej nigdy nie zadał żadnego pytania dotyczącego oceny tego, jakie cechy powinien spełnić statek, żeby mógł być uznany jako statek wykonujący transport. Mało tego, radcowie prawni wydali majątek na ekspertyzy rzeczoznawców i profesorów, które nigdy w życiu nie były wzięte pod uwagę. W naszym umocowaniu prawnym jest coś takiego jak wiadomości specjalne. Ktokolwiek orzeka w pewnych sprawach, jeżeli nie posiada wiedzy specjalnej, a wiedza specjalna jest zdefiniowana jako wiedza, której nie posiada człowiek normalnie, standardowo średnio wykształcony, powinien zasięgnąć opinii biegłych bądź ekspertów. Do takiej sytuacji w żadnej z tych spraw nigdy nie doszło, a wykonane ekspertyzy na własny koszt zainteresowanych nigdy nie ujrzały światła dziennego, ponieważ przepadły w decyzjach urzędów skarbowych. Więc teraz chyba w sumie z ciekawości chciałbym spytać, skąd się biorą pewne cechy specjalne i jak to możemy zdefiniować. Może to pozwoli mi zrozumieć, gdzie jesteśmy. Dziękuję uprzejmie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący. Ja tylko chciałam zwrócić uwagę, że na początku kwietnia zgłosiłam interpelację do państwa. Też bardzo proszę o odpowiedź, jak najszybciej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, pan minister bądź pani dyrektor.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Zanim udzielię głosu pani dyrektor, dodam, że oczywiście na interpelację odpowiadamy. Jeżeli chodzi o Ministerstwo Finansów, odpowiadamy w terminie. Nie mamy żadnych zaległości w odpowiedziach.

Widzę tu kilka płaszczyzn dyskusji. Jedna płaszczyzna to stosowanie interpretacji. Nie ulega wątpliwości, że interpretacje powinny być stosowane, i kropka, tam, gdzie stan faktyczny jest identyczny. Nie mamy co do tego wątpliwości. Jeżeli jest wyrok sądu, to mówiąc kolokwialnie, game over. Znaczyło to, że sprawa była skomplikowana, trudna i sąd rozstrzygnął, jak rozstrzygnął. Pyta pan o szczegóły techniczne. Być może potrzebne jest inne miejsce, gdzie osoby z dużą wiedzą prawną, patrzę tu na panią dyrektor, będą dyskutowały o szczegółach technicznych, prawnych, rozumienia pojęcia statku, jak pan mówił. Natomiast wydaje mi się, że na tym poziomie powinniśmy mówić o pewnych pryncypiach. Mogę zadeklarować,

po pierwsze, to, co powiedziałem na początku, że interpretację ogólną prześlemy państwu do konsultacji. Na pewno rozwiąże ona część problemów. To po pierwsze. Po drugie, w porozumieniu z szefem KAS-u sprawimy, żeby nie było tego, o czym państwo mówią, że w tych samych stanach faktycznych zapadają różne decyzje. Do tego mogę się zobowiązać. Dziękuję. Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chciałbym jednak konkretnej odpowiedzi na konkretne pytanie pana prezesa odnośnie do kształtu statków, skąd państwo czerpicie wiedzę, że nadajecie im takie, a nie inne cechy. Jak państwo nie wiecie teraz, to odpowiedzcie państwo na piśmie na pytanie, które padło z ust przedmówcy.

Zastępca dyrektora departamentu MF Magdalena Gaszkowska:

Rozumiem, że chodzi tutaj o zespół cech, które dany statek powinien posiadać, żeby mógł pływać w transporcie międzynarodowym w rozumieniu komentarza do konwencji modelowej OECD. Po prostu są to cechy, które są wymienione w komentarzu, o którym mówiłam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze. Poproszę o odniesienie się na piśmie do wcześniejszej wypowiedzi pana prezesa Jankowskiego. Zgłaszała się jeszcze jedna osoba. Bardzo proszę.

Członek Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Sławomir Korybalski:

Dzień dobry. Nazywam się Sławomir Korybalski.

Pracuję na statkach offshore`owych od ponad dwudziestu lat. Wcześniej miewałem kontrole skarbowe, ale od 2015 r. sytuacja diametralnie się zmieniła. W zeszłym roku przegrałem w NSA za cztery lata łącznie. Cieszę się, że pani wspominała o komentarzu do modelowej konwencji OECD, gdyż we wszystkich moich czterech sprawach organy podatkowe zupełnie pominęły te komentarze w interpretacji pojęć z umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, pomimo że sam o to wnioskowałem. Natomiast przez żonglerkę słowną i sięganie do pozanormatywnych źródeł wywiodły daleko idące, zupełnie inne interpretacje pojęć z tychże umów. Przez to zostałem w zasadzie, można powiedzieć, nawet wyrzucony w stan bezumowny, pomimo pracy dla przedsiębiorstwa, które ma siedzibę w kraju, który podpisał z nami umowę o unikaniu podwójnego opodatkowania. Można sobie wyobrazić, cztery lata to duże pieniądze, w zasadzie jest to efekt bankrutujący. Jeżeli chodzi o kwestie związane ze statkiem, w moim przypadku arbitralnie była podjęta decyzja, że typ mojego statku, czyli statek offshore`owy, sejsmiczny, nie może prowadzić transportu, gdyż jako taki nie jest przystosowany do przewozu ładunków ani osób. Jest to zupełnie nieprawda. Urzędy skarbowe oparły swój własny stan faktyczny na podstawie zupełnie domniemanych informacji, zupełnie odrzucając przedstawione dokumenty, jak tutaj była mowa, podpisane przez kapitanów. Były one albo zupełnie pomijane, albo po prostu kwitowane, że nie zasługują na uwzględnienie. I to wszystko. Nie ma mowy o tym, żeby nawet organy stosowały komentarz OECD do interpretacji pojęć z umów. Jestem tego żywym przykładem. Mogłbym na ten temat mówić dużo, ale ograniczę się tylko do tego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Współczuję panu. Słucham?

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Na koniec jeszcze można?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poproszę. Jeżeli państwo chcecie odnieść się też do sprawy pana, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MF Jarosław Neneman:

Tak, poproszę panią dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MF Małgorzata Krysiak-Żołędź:

Nasunęła mi się jedna rzecz, słuchając pana. Akurat w pana przypadku NSA potwierdził decyzje organów podatkowych, więc sytuacja jest, jaka jest. Natomiast, żeby zapobiec takim zdarzeniom, proszę państwa, jest coś takiego jak interpretacja indywidualna wydawana przez dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej. Złożenie wniosku o interpretację kosztuje 40 zł. Nie trzeba tego wniosku składać za pośrednictwem kancelarii prawnych, korzystając z usług pełnomocnika.

Nie musi on być sporządzony profesjonalnie. Marynarz, jeżeli chce mieć bezpieczeństwo, żeby w przyszłości nie spotkały go jakieś nieprzyjemne niespodzianki, że tak to określe, jeżeli chce wiedzieć, czy w jego przypadku w Polsce będzie występował obowiązek podatkowy i w jaki sposób podatek ewentualnie powinien zapłacić, może złożyć wniosek do dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej. Ustawowy termin na wydanie interpretacji wynosi trzy miesiące, ale w rzeczywistości interpretacje wydawane są w przeciągu niecałych dwóch miesięcy. Naprawdę wydaje mi się, że to też jest droga, z której warto skorzystać, żeby zabezpieczyć się na przyszłość. Interpretacja daje ochronę. Jeżeli stan faktyczny, który zostanie opisany we wniosku, zgadza się z rzeczywistym stanem faktycznym, jest to interpretacja dotycząca zdarzenia przeszłego, to podatnik, marynarz czy jakiś inny podatnik jest zwolniony nawet z obowiązku zapłaty podatku plus odsetek i postępowania karno-skarbowego. Jeżeli dotyczy to wcześniejszych okresów, to mamy zwolnienie z Kks-u i zwolnienie od zapłaty odsetek. Zachęcałabym do korzystania z tej drogi. Myślę, że jest to instrument, który wzmacnia poczucie bezpieczeństwa podatników. Rzeczywiście dużo osób z tego korzysta. Myślę, że również marynarze, tak jak mówię, nie muszą korzystać z usług kancelarii. Kosztuje to 40 zł. W związku z tym nie są narażeni na dodatkowe koszty. Dziękuję bardzo.

Radca prawny Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Bartosz Biechowski:

Dziękuję. Czy mogę krótko odnieść się do tej sprawy?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie mecenasie, minuta.

Radca prawny Stowarzyszenia Specjalistów Branży Morskiej Bartosz Biechowski:

Minuta, dobrze. Chciałbym powiedzieć, że instytucja interpretacji indywidualnej jest nam oczywiście doskonale znana, wielokrotnie stosowana, wielokrotnie również lekceważona przez urzędy skarbowe. Miałem sytuację, że naprawdę sytuacja w decyzji była tożsama z sytuacją opisaną, ze stanem faktycznym, a ja naprawdę przykładałam się do opisanego stanów faktycznych, natomiast interpretacja nie była zupełnie uwzględniana w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej. Aczkolwiek zgadzam się, że jest to narzędzie, które potrafi pomóc i warto je zastosować. Natomiast znowu, niestety, muszę zarzucić ministerstwu troszeczkę zbyt daleko idący optymizm, jeżeli chodzi o wiarę w kwalifikacje moralne urzędników skarbowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo, dla mnie temat ten był o tyle istotny, że również miałem w swojej historii nieprzyjemność mieć postępowanie wyjaśniające, kiedy pływałem na statkach. Dokładnie z tego samego powodu były prowadzone czynności, gdzie wymagano ode mnie udowodnienia zapłacenia podatku, z którego byłem zwolniony. W żaden sposób nie byłem w stanie tego zrobić. Przez wiele lat borykałem się z tym problemem, jak można do tego podejść. Odsetki rosły. Proszę wybaczyć, ale proponowanie instytucji interpretacji indywidualnej to jakaś ułomna proteza. Marynarze oczekują przede wszystkim jasności przepisów. Mamy ewidentny spór interpretacyjny, tak jak zresztą pani dyrektor zauważyła, różnie rozumiemy, wydaje się, dosyć proste przepisy. Źródłem niezrozumienia jest definicja, która została w mojej opinii bardzo niepoprawnie przetłumaczona z języka angielskiego na język polski, a potem do tego dopisano jeszcze powszechne rozumienie tych słów i wyszedł potworek, który jest tak szeroki interpretacyjnie, że w zależności od roku, w zależności od urzędu skarbowego, w różny sposób jest to interpretowane.

Po to, żeby dołożyć tutaj jakiś przypadek z życia, proszę mi powiedzieć, jeżeli faktycznie transportem międzynarodowym jest przewóz tylko i wyłącznie dóbr i ludzi, to kiedy płynę statkiem na pusto, dlatego że dopiero płynę po ładunek, to wtedy przewożę czy nie przewożę ładunku? Wydaje się, że wtedy nie przewożę. A jak teraz zamknęli Cieśninę Ormuz i marynarze stali na kotwicy, to stojąc na kotwicy, byli marynarzami czy byli turystami wybrzeży irańskich? Dochodzi do takich absurdów, że naprawdę interpretacyjnie można sobie to bardzo, bardzo szeroko i elastycznie traktować. Pani dyrektor posłużyła się konstrukcją, że ponieważ w definicji jest podane, że statek służy do przewozu towarów i ludzi, to działalność polegająca na przewozie osób i ludzi jest główną działalnością. Natomiast klasyfikacja rzeczy to jest co innego niż

klasyfikacja działalności, więc tak naprawdę kontekst jest taki, że transport międzynarodowy w rzeczywistości jest eksploatacją jednostki morskiej na wodach międzynarodowych. Powinny w tym być nie tylko statki konwencjonalne, ale powinny być statki specjalistyczne, chociażby sejsmiki, o których mówił pan Korybalski.

Jest to problem, który od wielu, wielu, wielu lat męczy i gnębi branżę. Uważam, że naprawdę w ramach odpowiedzialności za państwo powinniśmy uruchomić jakiś stół, żeby się porozumieć i wyjaśnić tę sprawę, żeby przede wszystkim marynarze mieli pewność co do tego, jak mogą się rozliczać, nie byli skazani na to, że dostali zgodę na abolicję, a potem jest ona podważana, że muszą występować o interpretacje indywidualne. Na przykład ja dostałem, a mój kolega z tego samego statku nie dostał pozytywnej interpretacji albo była ona potem podważana, ponieważ urząd skarbowy jednak doszedł do wniosku, że opis, który zawarłem, nie do końca odpowiada stanowi faktycznemu. W związku z tym cała interpretacja jest nieuwzględniana. Historii patologicznych naprawdę jest cała masa. Potrzeba tutaj klarowności i dostosowania do aktualnej sytuacji shippingu, gdzie statki niekonwencjonalne, specjalistyczne, mają coraz szerszy, coraz większy wpływ. Offshore bardzo mocno się rozwinął. Po prostu trzeba się do tego dostosować, a nie być świętszym od papieża i stosować komentarze, w których „głównie” oznacza „tylko i wyłącznie” bądź jakieś takie zabiegi, które mają na celu, w mojej opinii, zawężenie funkcjonującej definicji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, mam nadzieję, panie ministrze, że wkrótce problem uda się już trwale załatwić. Po przygotowaniu interpretacji ogólnej prosimy, żeby przesłać ją do naszej Komisji, a jak trzeba będzie, to wrócimy do tematu. Czekamy też na pozostałe informacje na piśmie, o które prosiliśmy na posiedzeniu Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.