



MGMⁱŻŚ



Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej



USTAWA

o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych



Polska musi podjąć, zgodnie z prawem krajowym i unijnym, działania dotyczące wsparcia przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej, tak żeby nasi przedsiębiorcy mogli konkurować na rynku globalnym.

Rozwiązaniem jest
**ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego
i przemysłów komplementarnych**

Prognoza zapotrzebowania na jednostki pływające w latach 2016-2026

- jednostki na potrzeby krajowe: wartość **25 mld zł**
 - Program PMT: Miecznik, Czapla – 6 jednostek, Orka - 3 podwodne jednostki
 - Gazowce: LNG q-flex carriers - 2 jednostki, LNG Feeders / Bunkers - 4 jednostki
 - Transport pasażerski: Promy ROPAX / LNG - Dual Use 2 jednostki,
 - Rewitalizacja rybołówstwa: Kutry rybackie nowej generacji - 40 jednostek
 - Obsługa portów: Holowniki (hybrydowe, LNG) 4 jednostki
 - Konserwacja torów wodnych / ochrona brzegów morskich: Pogłębiarka ssąca samobieżna, Szalandy samobieżne - 4, Holownik - 2 jednostki
 - Budowa jednostek dla sektora Offshore oil & gas: Budowa platform "gazowych" - 2 jednostki
 - Budowa i obsługa Morskich Elektrowni Wiatrowych: Heavy Lift Jack-up Vessel, Kablowiec, Statki do serwisowania MEW – 8 jednostek



Cel ustawy:

- ma służyć aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych
- ma zapewniać ramy prawne, organizacyjne i finansowe niezbędne dla wykreowania w Polsce działalności przemysłowej, naukowej i finansowej, ukierunkowanej na rozwój istniejących i stworzenie nowych polskich podmiotów gospodarczych posiadających zdolność zawierania i realizowania kontraktów na budowę statków morskich i śródlądowych, jak również na rozwój podmiotów przemysłów komplementarnych



Obecnie obowiązujące polskie przepisy ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011r. Nr 177, poz. 1054 z późn. zm.) ograniczają możliwości wsparcia dla przemysłu okrętowego i **są bardziej restrykcyjne niż umożliwia to unijna Dyrektywa 2006/112/WE** Rady z dnia 28.11.2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej [Dz. Urz. UE L z 2006 r. nr 347/1].

Propozycje dotyczące podatku VAT

I. Rozszerzenie katalogu jednostek pływających, do budowy i wyposażenia których zastosowanie będzie miała stawka podatku VAT w wysokości 0%

Objęcie stawką VAT w wysokości 0% maksymalnie szerokiego zakresu tej produkcji.

W aktualnie obowiązujących przepisach typy statków objęte stawką VAT w wysokości 0% są enumeratywnie wymienione. Lista nie zawiera wielu typów produkowanych jednostek. Ograniczenia te nie wynikają bezpośrednio z prawa UE (Dyrektywa 2006/112), a jedynie z woli ustawodawcy krajowego.

Propozycje dotyczące podatku VAT

II. zniesienie uzależnienia stosowania stawki podatku VAT w wysokości 0% dla dostaw statków wyłącznie armatorom morskim.

Dotychczasowe przepisy podatkowe ograniczają możliwość skorzystania z preferencyjnej stawki VAT w przypadku dostaw statków np. na rzecz pośredników lub innych podmiotów, które nie posiadają statusu armatora morskiego.

Propozycje dotyczące podatku VAT

III. Wprowadzenie możliwości objęcia stawką 0% VAT materiałów potrzebnych do budowy statków.

Będą to materiały na nowe i remontowane jednostki pełnomorskie. Zmiana ma na celu realizację jednego z podstawowych założeń ustawy, tj. zapewnienia, by ułatwienia objęły zarówno produkt końcowy – gotowy do eksploatacji statek, jak i jego elementy.

W efekcie stocznie nie będą musiały angażować na wcześniejszym etapie produkcji nowych jednostek środków, które i tak zostaną później zwrócone przez budżet państwa.

Zmiany dotyczące podatku VAT

IV. Zmieniono przepisy, które obecnie rodzą wątpliwości interpretacyjne, a przez to ryzyko podatkowe

Zmiana art. 83 ust. 1 pkt 3. ustawy o VAT stanowi, iż stawka VAT w wysokości 0% dotyczy również dostaw części i wyposażenia do kadłubów statków, a nie tylko w pełni wyposażonych statków. Biorąc pod uwagę logikę, zarówno części jak i wyposażenie do kadłuba statku są równocześnie częściami i wyposażeniem finalnego produktu, jakim jest statek.

Zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji

Możliwość wyboru między podatkiem CIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji

w wysokości 1%.

Zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji

Podatek obejmuje:

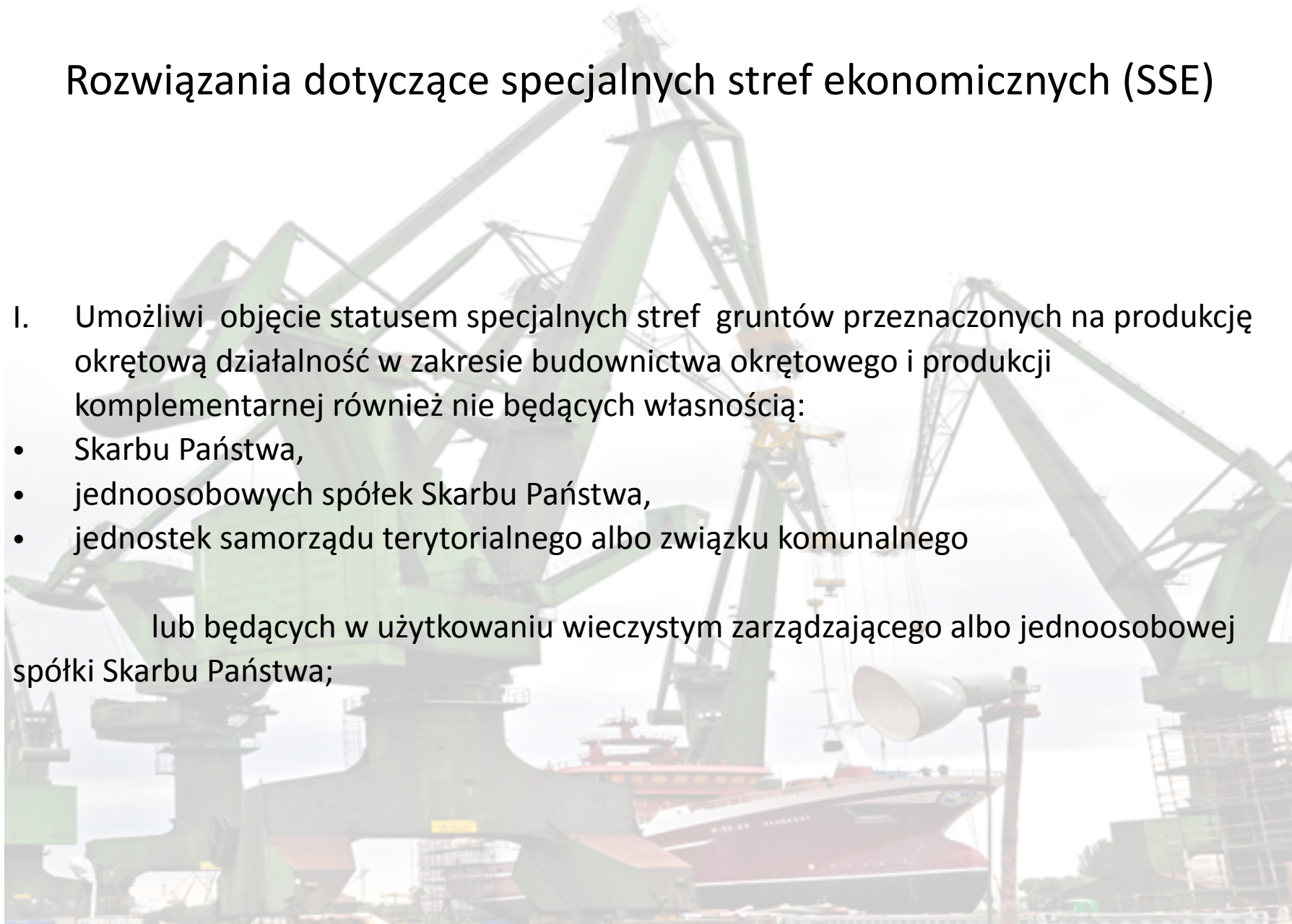
- budowę nowych jednostek
- przebudowy jednostek

Zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej produkcji

Wybór tej formy opodatkowania, po złożeniu oświadczenia przez przedsiębiorcę, będzie obowiązywać przez kolejne 3 lata.

Rozwiązania dotyczące specjalnych stref ekonomicznych (SSE)

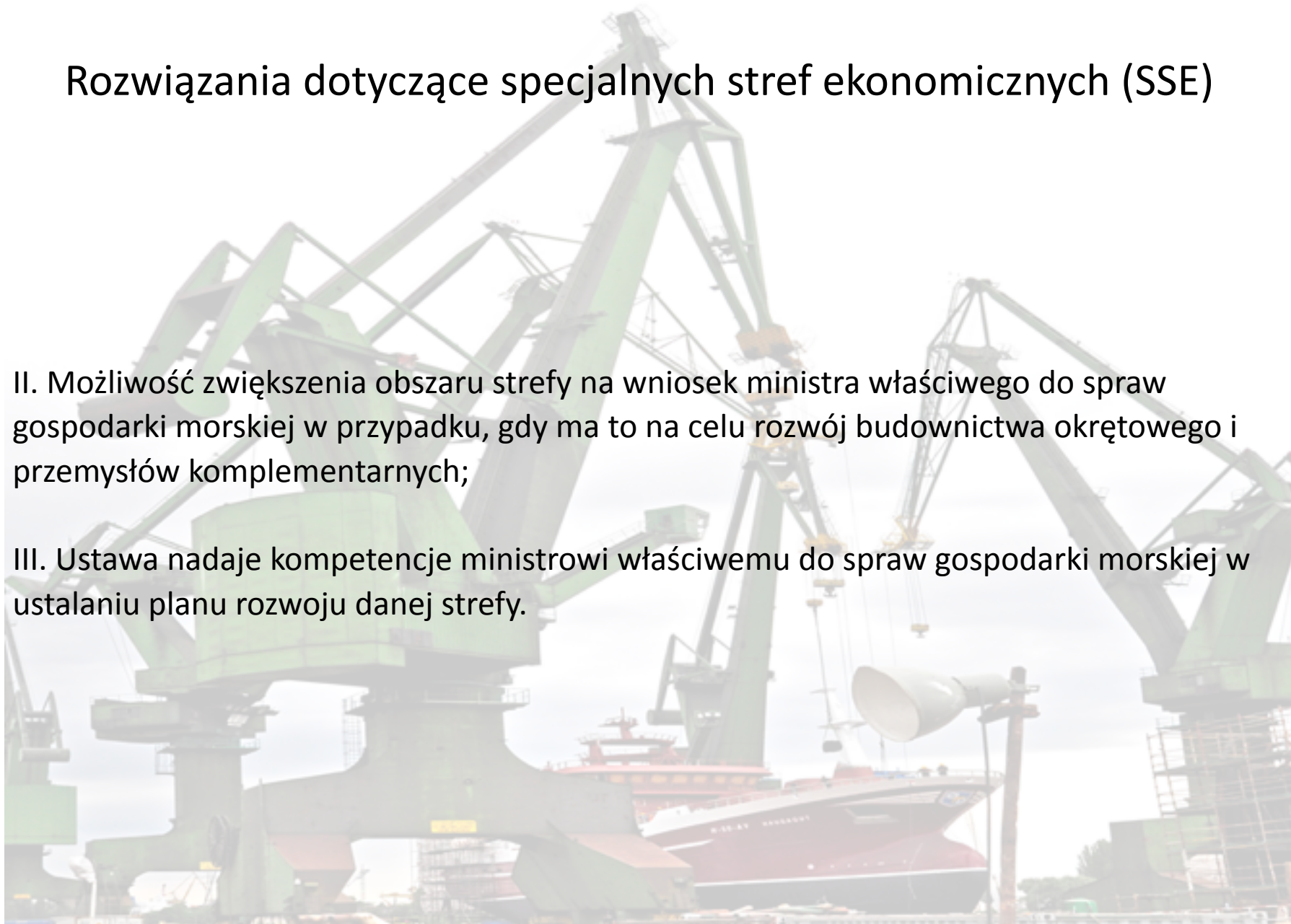
- I. Umożliwi objęcie statusem specjalnych stref gruntów przeznaczonych na produkcję okrętową działalność w zakresie budownictwa okrętowego i produkcji komplementarnej również nie będących własnością:
 - Skarbu Państwa,
 - jednoosobowych spółek Skarbu Państwa,
 - jednostek samorządu terytorialnego albo związku komunalnego
- lub będących w użytkowaniu wieczystym zarządzającego albo jednoosobowej spółki Skarbu Państwa;



Rozwiązania dotyczące specjalnych stref ekonomicznych (SSE)

II. Możliwość zwiększenia obszaru strefy na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w przypadku, gdy ma to na celu rozwój budownictwa okrętowego i przemysłów komplementarnych;

III. Ustawa nadaje kompetencje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w ustalaniu planu rozwoju danej strefy.



Pomoc regionalna dla budownictwa okrętowego

Zmiany w ustawie z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej, dopuszczające branżę budownictwa okrętowego do korzystania z pomocy regionalnej w ramach kredytu na innowacje technologiczne.

Wprowadzenie takiego rozwiązania zwiększy możliwość pozyskiwania wsparcia z funduszy UE bezpośrednio w dziedzinie budownictwa okrętowego.

(Krajowa Inteligentna Specjalizacja: Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy)

Prognozowane efekty proponowanych rozwiązań

- rozwój przemysłu stoczniewego w Polsce
- rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków, szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych
- wzrost zatrudnienia i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i w produkcji komplementarnej
- zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania (ang. level playing field) polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych – w szczególności ze strony silnie wspierających produkcję okrętową państw Azji Wschodniej



Wejście w życie

1 stycznia 2017 r.

Dziękuję za uwagę.

