

**Oświadczenie złożone
przez senatora Kazimierza Kleinę
na 52. posiedzeniu Senatu
w dniu 9 kwietnia 2010 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Po zapoznaniu się z raportem przygotowanym przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej dotyczącym skutków stosowania wytycznych Wspólnoty Europejskiej odnośnie do pomocy publicznej dla transportu morskiego (wytyczne pomocy publicznej z 2004 r.) jest dla mnie oczywiste, że dotychczasowe działania rządu wobec sektora transportu morskiego są niewystarczające.

Raport ten wskazuje, iż większość państw UE stosuje środki pomocowe dla żeglugi zgodnie z wytycznymi, w tym, w ramach zmniejszenia kosztów związanych z zatrudnieniem marynarzy, wyłączenia lub znaczne ograniczenia obowiązku uiszczania podatku dochodowego oraz składek na ubezpieczenia społeczne.

Raport ten wymienia Polskę i Bułgarię jako jedyne państwa członkowskie UE, które nie stosują środków pomocowych lub stosują je w niewystarczającym zakresie. W konsekwencji stoją one w obliczu dalszego zmniejszania się floty oraz zmniejszania zatrudnienia na statkach.

W odniesieniu do Polski raport podkreśla, iż liczba zarejestrowanych u nas statków od 2003 r. zmalała o 38,3%. Spadek ten licząc w tonach brutto wynosi 89,4%, a w DWT aż 95%. W Polsce zarejestrowanych jest jedynie osiemnaście statków morskich o tonażu 46 tysięcy ton brutto i 32.600 DWT wobec około stu statków handlowych kontrolowanych przez polskie firmy żeglugowe, które w wyniku braku środków pomocowych ze strony państwa podnoszą obce bandery.

Obecnie rząd przygotowuje ustawę o pracy na morskich statkach handlowych, do której wiele zastrzeżeń zgłaszają zarówno związki zawodowe marynarzy, jak i organizacje związane z marynarskim rynkiem pracy.

W związku z tym zasadne wydaje się wprowadzenie do ustawy rozwiązań, które nie tylko umożliwią ratyfikację Konwencji morskiego prawa pracy, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Pracy w 2006 r., ale także uregulują sprawy w zakresie pośrednictwa pracy, podatku dochodowego od osób fizycznych oraz ubezpieczeń społecznych dla marynarzy tak, aby spełniając wymogi i standardy prawa stworzyć instrumenty pozwalające polskim firmom żeglugowym, polskim agencjom pośrednictwa pracy i w końcu polskim marynarzom skutecznie konkurować na międzynarodowym rynku pracy.

Z uwagi na powyższe, proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Które z dozwolonych środków pomocy państwa, zawartych w wyżej wymienionych wytycznych Wspólnoty Europejskiej, znalazły zastosowanie w przedmiotowej ustawie?

2. W jaki sposób rząd zamierza uregulować status podatkowy i narodowy system ubezpieczeń społecznych w stosunku do około trzydziestu tysięcy polskich marynarzy pracujących za granicą, zapewniając im jednocześnie konkurencyjność na międzynarodowym rynku pracy?

3. Czy zostaną podjęte działania, a jeżeli tak, to jakie, w celu ochrony miejsc pracy polskich marynarzy po wejściu w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. nowej konwencji podatkowej pomiędzy Polską a Norwegią?

4. Czy w toku prac nad ustawą wzięto pod uwagę istniejący w Polsce rynek pośrednictwa pracy dla marynarzy i konieczność jego uregulowania zarówno w zakresie prowadzenia działalności, jak i certyfikacji, zgodnie z międzynarodową Konwencją o pracy na morzu?

5. Czy rząd przeprowadził analizę wpływu ustawy o pracy na morskich statkach handlowych na atrakcyjność polskiej bandery oraz jej powiązań z ustawą o podatku tonażowym?

Z poważaniem
Kazimierz Kleina