

JUDYTA DWORAS-KULIK

GŁOSA DO WYROKU
WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO W RZESZOWIE
Z DNIA 7 SIERPNI 2012 R., SYGN. AKT I SA/RZ 542/12

I. STAN FAKTYCZNY I PRAWNY

W.B. jako polski rezydent podatkowy złożył wniosek o udzielenie pisemnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w indywidualnej sprawie dotyczącej podatku dochodowego od osób fizycznych. Przedstawił w nim zdarzenie przyszłe. Wnioskodawca skargi będzie wykonywał pracę najemną na statku eksportowanym w warunkach kabotażu we Włoszech. Będzie on zatrudniony przez podmiot mający siedzibę na Wyspie Man. Statki, na których marynarz będzie wykonywał pracę najemną są zarejestrowane w rejestrze maltańskim. Każdy statek stanowi własność odrębnej spółki z siedzibą przedsiębiorstwa na wyspie Man i przez tę spółkę Wnioskodawca będzie zatrudniony, jednak faktyczny zarząd i siedziba prawna zarządu głównego spółek (pracodawcy) jest w Turcji i stamtąd będzie wypłacane wynagrodzenie.

W związku z przedstawionym stanem faktycznym zadano pytania:

1) czy pracę wykonaną przez wnioskodawcę w opisanym zdarzeniu należy zakwalifikować jako pracę wykonaną na statku eksploatowanym w warunkach kabotażu czy jako prace na statku eksploatowanym w komunikacji międzynarodowej;

2) czy dochody osiągnięte przez Wnioskodawcę w opisanym zdarzeniu podlegają opodatkowaniu w Polsce;

Dr JUDYTA DWORAS-KULIK – prawnik, absolwent studiów doktoranckich na Wydziale Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II; e-mail: dworaskulik@gmail.com

3) czy wnioskodawca jest zobowiązany do złożenia zeznania podatkowego w wyżej wymienionej sytuacji?

Wnioskodawca wskazał, że – zgodnie z art. 15 ust 3 Modelowej Konwencji w sprawie podatku od dochodu i majątku¹ [dalej cyt.: Modelowa Konwencja OECD] – do wynagrodzeń załogi statków morskich lub statków powietrznych eksploatowanych w transporcie międzynarodowym stosuje się zasadę, która zgodna jest z zasadą odnoszącą się do dochodów z żeglugi morskiej, śródlądowej i transportu lotniczego, zatem podlegają one opodatkowaniu w państwie, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. Transport międzynarodowy, zgodnie z art. 3 ust 1 lit. e Modelowej Konwencji OECD, oznacza każdy transport wykonywany statkiem morskim lub powietrznym przez przedsiębiorstwo, którego siedziba faktycznego zarządu znajduje się w umawiającym się państwie, oprócz sytuacji, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany tylko między dwoma punktami usytuowanymi w drugim umawiającym się państwie (kabotaż).

Regulację zawartą w przepisie art. 15 ust. 3 umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Tureckiej z dnia 3 listopada 1993 r. o unikaniu podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku², która reguluje, że wynagrodzenia z pracy najemnej wykonywanej na pokładzie statku morskiego, statku powietrznego lub pojazdu drogowego używanego w komunikacji międzynarodowej mogą być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie, w którym mieści się siedziba przedsiębiorstwa. Z kolei, zgodnie z art. 3 ust 1 lit. f wymienionej umowy, określenie „siedziba prawna” oznacza w odniesieniu do Turcji siedzibę zarządu głównego, zarejestrowaną zgodnie z tureckim Kodeksem handlowym.

Działający z upoważnienia Ministra Finansów Dyrektor Izby Skarbowej wydał indywidualną interpretację przepisów prawa podatkowego uznając, że w przedstawionym zdarzeniu przyszłym pracy wykonywanej przez Wnioskodawcę nie można zaliczyć do pracy najemnej wykonywanej na statku używanym w komunikacji międzynarodowej. W związku z tym zastosowanie mają ogólne przepisy umów dotyczących pracy najemnej. Uznał, że do Wnioskodawcy wykonującego pracę na statku eksploatowanym na terytorium Włoch w przedmiotowej sprawie znajduje zastosowanie regulacja zawarta w art. 15 ust 2 umowy polsko-włoskiej.

¹ *Modelowa konwencja w sprawie podatku od dochodu i majątku* [wersja skrócona, lipiec 2010], przekł. K. Bany, Warszawa: ABC a Wolters Kluwer business 2011.

² Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Tureckiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzona w Warszawie dnia 3 listopada 1993 r., Dz. U. z 1997 r. Nr 11, poz. 58.

Pismem z dnia 8 marca 2012 r. Wnioskodawca wniósł wezwanie do usunięcia naruszenia prawa. Dyrektor Izby Skarbowej w piśmie z dnia 11 kwietnia 2012 r. stwierdził brak podstaw do zmiany wydanej interpretacji, dlatego też wniósł skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie domagając się uchylenia w całości zaskarżonej interpretacji przepisów prawa podatkowego wydanej w indywidualnej sprawie jako naruszającej prawo procesowe i materialne.

II. ROZSTRZYGNIECIE I ARGUMENTACJA WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO

W uzasadnieniu wyroku Wojewódzki Sąd Administracyjny stwierdził, iż – zgodnie z przepisem art. 3 ust. 1 lit. j umowy z Turcją – określenie „komunikacja międzynarodowa” oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym albo pojazdem, drogowo eksploatowanym przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa, z wyjątkiem przypadków, gdy statek morski, statek powietrzny lub pojazd drogowy jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w drugim umawiającym się państwie. Wskazał również, iż przepis art. 3 ust 8 lit. g umowy z Włochami wskazuje, że określenie „komunikacja międzynarodowa” oznacza wszelki transport wykonywany przez statek lub samolot będący w zarządzie przedsiębiorstwa, którego miejsce znajduje się w umawiającym się państwie, z wyjątkiem wypadków, gdy statek lub samolot jest wykorzystywany wyłącznie między miejscami położonymi w drugim umawiającym się państwie. Ponadto, w przypadku umowy z Włochami, w definicji komunikacji międzynarodowej wskazano na miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa wykonującego transport przez statek. Natomiast w przypadku umowy z Wyspą Man, w art. 3 ust. 1 lit. g określono „transport międzynarodowy” w sposób podobny do umowy z Włochami, posługując się także pojęciem „faktycznego zarządu”.

Biorąc pod uwagę powyższe, Wojewódzki Sąd Administracyjny uznał, iż analiza powołanych wyżej definicji wskazuje, że do przyjęcia, iż mamy do czynienia z komunikacją międzynarodową nie wystarczy wykluczenie wykonywania usług transportowych wewnątrz jednego z umawiających się państw przez przedsiębiorstwa drugiego umawiającego się państwa (kabotaż). Zatem oceniając opisany stan faktyczny poprzez pryzmat przepisów zawartych w art. 3 ust. 1 lit. g umowy z Wyspą Man jak też w art. 3 ust. 1 lit. g umowy z Włochami, Wojewódzki Sąd Administracyjny uznał, iż w analizowanym przypadku nie zostanie spełnione kryterium konieczne do uznania transportu jako transportu międzynarodowego, po-

nieważ faktyczny zarząd przedsiębiorstwa eksploatującego statek nie mieści się w żadnym z tych państw. Wojewódzki Sąd Administracyjny podniósł również, iż przepis umowy z Turcją wymaga, aby w transporcie międzynarodowym statek był eksploatowany przez przedsiębiorstwa umawiającego się państwa. Natomiast z wniosku wynika, że siedziba przedsiębiorstwa (spółki) eksploatującej statek mieści się na Wyspie Man, zaś w Turcji mieści się faktyczny zarząd i siedziba prawna tych spółek, stąd na podstawie umowy z Turcją w przedstawionym stanie faktycznym nie chodzi o komunikację międzynarodową.

Umowa z Turcją – tak w definicji komunikacji międzynarodowej, jak też w wyżej podanym przepisie dotyczącym miejsca opodatkowania wynagrodzenia za pracę najemną wykonywaną m.in. na pokładzie statku – odwołuje się do siedziby przedsiębiorstwa, a nie do miejsca faktycznego zarządu. Skoro siedziba przedsiębiorstwa, jak wynika to z opisu stanu faktycznego, znajduje się na Wyspie Man, a Turcja jest jedynie miejscem faktycznego zarządu, to nie można twierdzić, że zastosowanie ma ta umowa z Turcją.

Z powyższych względów Sąd uznał, że zaskarżona indywidualna interpretacja przepisów prawa podatkowego dotycząca podatku dochodowego od osób fizycznych nie narusza prawa procesowego i materialnego w stopniu, który obligowałby do wyeliminowania wydanej interpretacji z obiegu prawnego.

III. OCENA STANOWISKA WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO

Zasadą polskiego systemu podatkowego jest nieograniczony obowiązek podatkowy. Osoby fizyczne mające miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej mają obowiązek rozliczyć się z całości swoich dochodów, bez względu na miejsce położenia źródeł tych przychodów³. Decyzja o uznaniu osoby za mającą miejsce zamieszkania na terytorium RP warunkuje posiadanie przez nią w Polsce centrum interesów osobistych lub gospodarczych (ośrodka interesów życiowych)⁴ oraz przebywanie na terytorium RP nie mniej niż 183 dni w danym roku podatkowym (art. 3 ust. 1a u.p.d.o.f.). Jednakże w przypadku dochodów uzyskiwanych z pracy wykonywanej w innym państwie, zastosowanie będą miały przepisy uwzględniające umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, których

³ Art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 2032 z późn. zm. [dalej cyt.: u.p.d.o.f.].

⁴ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 10 czerwca 2009 r., sygn. akt I SA/Op 164/09, LEX nr 510684.

Polska jest stroną (art. 4a u.p.d.o.f.). Takim ograniczonemu obowiązkowi podatkowemu podlegają polscy marynarze pracujący na statkach morskich u zagranicznych przedsiębiorców-armatorów. Niewątpliwie umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, jako *lex specialis*, wskazują, gdzie przenosi się obowiązek podatkowy i według jakiego prawa krajowego należy opodatkować dochód podatnika⁵.

Należy jednak zaznaczyć, iż analizę przepisów umów o unikaniu podwójnego opodatkowania należy rozpocząć od tekstu Modelowej Konwencji OECD stanowiącej wzór dla tego rodzaju umów⁶. Zgodnie z zawartym w niej art. 15 ust. 3, wynagrodzenie otrzymywane za pracę najemną, wykonywaną na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym bądź na pokładzie barki w żegludze śródlądowej, może być opodatkowane w tym umawiającym się państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Zatem niezależnie od bandery, pod jaką pływa statek, istotne jest, w jakim państwie znajduje się siedziba faktycznego zarządu przedsiębiorstwa eksploatującego dany statek⁷. Treść Modelowej Konwencji, jak też brzmienie komentarza do niej, wypracowały drogą konsensusu wszystkie państwa członkowskie Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju [Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD]. Tym samym zobowiązały się respektować postanowienia w nich zawarte⁸. Pomimo, iż wskazana Konwencja Modelowa OECD i komentarz do niej nie są źródłem powszechnie obowiązującego prawa w Polsce, to jednak zwraca się w nich uwagę, jak należy interpretować przepisy zawarte w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Zważając na powyższe, zgodnie z art. 15 ust. 3 Modelowej Konwencji OECD, wynagrodzenie otrzymane za pracę najemną wykonywaną na pokładzie statku morskiego, bądź statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym lub na pokładzie barki w żegludze śródlądowej, może być niezależnie od bandery, pod jaką pływa statek, opodatkowane w tym umawiającym się państwie,

⁵ Por. J. DWORAS–KULIK, *Regulacje prawne dotyczące pracy polskiego marynarza pracującego u amerykańskiego armatora*, „Kwartalnik Prawo – Społeczeństwo – Ekonomia” 3 (2016), s. 6-10; TAŻ, *Status prawny polskiego marynarza*, „Kwartalnik Prawo – Społeczeństwo – Ekonomia” 4 (2015), s. 37-40.

⁶ Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 kwietnia 2007 r., sygn. akt III SA/WA 3274/07; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 marca 2015 r., sygn. akt III SA/Wa 2163/14.

⁷ Por. Interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 17 sierpnia 2012 r., ITPB2/415-545/12/IB.

⁸ DWORAS–KULIK, *Regulacje prawne*, s. 7.

w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa⁹. Przez faktyczną siedzibę należy rozumieć miejsce posiedzeń zarządu przedsiębiorstwa i równocześnie podejmowania kluczowych dla rozwoju firmy decyzji¹⁰.

Warto również zwrócić uwagę na art. 11 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 883/2004, zgodnie z którym praca najemna lub praca na własny rachunek wykonywana normalnie na pokładzie statku na morzu pod banderą Państwa Członkowskiego uważana jest za pracę wykonywaną w tym Państwie Członkowskim, stąd podlega jego ustawodawstwu¹¹. Jednakże w sytuacji, gdy osoba zatrudniona na pokładzie statku pod banderą Państwa Członkowskiego otrzymuje wynagrodzenie za taką pracę od przedsiębiorstwa lub osoby, których siedziba lub miejsce prowadzenia działalności są w innym Państwie Członkowskim, podlega ustawodawstwu Państwa, na terytorium którego pracodawca prowadzi swoją działalność lub ma siedzibę¹².

Powyższe kwestie wykluczają możliwość zastosowania umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania między Polską a Włochami. Statki zostały zarejestrowane w rejestrze maltańskim, a ponadto faktyczna siedziba przedsiębiorstwa nie znajduje się na terytorium Włoch. Zatem należy stwierdzić, iż w rozważanym przypadku Włochy nie mogą być Umawiającą się stroną.

Należy zaznaczyć, iż we współczesnych stosunkach w żegludze międzynarodowej, dla ochrony zaangażowanego w żeglugę kapitału przed potencjalnie bardzo wysoką odpowiedzialnością odszkodowawczą, zakładane są „spółki jednostatkowe”. Spółki te nie zajmują się eksploatacją statków stanowiących ich własność, lecz powierzają ją odrębnej osobie prawnej, tzw. „spółce zarządzającej”. Podmiotem eksploatującym statek we własnym imieniu jest armator, co wynika z historycznego znaczenia tego słowa. Podobnie została skonstruowana legalna definicja tego pojęcia. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski¹³, armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym. W analizowanym przypadku jest więcej niż jedno miejsce zarządu, jednakże główna siedziba zarządu znajduje się na terenie Turcji, dlatego to właśnie ta spółka jest faktycznym pracodawcą-armatorem dla pracownika najemnego. Takie rozumowanie poprał Minister Finansów w postanowieniu

⁹ Por. interpretacja indywidualna ITPB2/415-545/12/IB; interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 20 maja 2009 r., ITPB2/415-248/09/IB.

¹⁰ Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 sierpnia 2015 r., sygn. akt I FSK 112/15.

¹¹ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 2010 r., sygn. akt II UK 233/09.

¹² Por. *Ustalenie właściwego ustawodawstwa na podstawie rozporządzeń 1408/71 I 574/72*, www.zus.pl/default.asp?p=1&id=107 [dostęp: 27.11.2015].

¹³ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.

z dnia 7 września 2006 r.¹⁴, bowiem w miejscu faktycznego zarządu zapadają kluczowe decyzje, co do funkcjonowania przedsiębiorstwa jako całości oraz prowadzenia działalności gospodarczej. Należy bowiem zauważyć, iż pracodawca, a nie pośrednik, czyli spółka z siedzibą na Wyspie Man zatrudniająca marynarza do pracy na statku morskim, decyduje o warunkach pracy, wynagrodzenia, świadczeniach socjalnych, ekwiwalentach chorobowych czy ubezpieczeniach od następstw nieszczęśliwych wypadków i chorób tropikalnych, pokrywa koszty dojazdu do miejsca pracy i powrotu marynarza do kraju zamieszkania po zakończeniu kontraktu¹⁵.

Warto również podkreślić, iż niewątpliwie podstawową oznaką eksploatacji statku jest odprowadzanie podatków od zysków osiągniętych z żeglugi danej jednostki, zaś zasadą jest opodatkowanie tych zysków w kraju, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa, czyli w Turcji.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 i 3 umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Tureckiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodów i majątku, osoba prawna mająca siedzibę w umawiającym się państwie oznacza każdą osobę prawną, która zgodnie z prawem tego państwa podlega tam opodatkowaniu z uwagi na siedzibę prawną zarządu głównego (faktycznego zarządu). Zatem zgodnie z powyższym, w niniejszej sprawie znajdzie zastosowanie art. 15 ust. 3 umowy między Polską a Turcją o unikaniu podwójnego opodatkowania, w myśl którego wynagrodzenia z pracy najemnej wykonywanej na pokładzie statku morskiego, statku powietrznego lub pojazdu drogowego używanego w komunikacji międzynarodowej mogą być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie, w którym mieści się siedziba przedsiębiorstwa. Przy czym należy wyraźnie podkreślić, iż określenie „transport międzynarodowy” oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, za wyjątkiem przypadku, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w umawiającym się państwie. W analizowanej sprawie transport morski odbywa się na wodach terytorialnych Włoch.

PODSUMOWANIE

Obowiązek podatkowy powstaje samoistnie w wyniku zaistnienia zdarzenia, z którym przepisy wiążą jego powstanie, jako stosunek nieskonkretyzowany. Na-

¹⁴ DDPB6/033-0477-sm6-3012/06/HM/JP.

¹⁵ Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 18 marca 2015 r., sygn. akt I SA/Gd 1684/14.

tomiast zobowiązanie podatkowe wynika bezpośrednio z obowiązku podatkowego i polega na zobowiązaniu konkretnego podatnika do zapłacenia na rzecz organów podatkowych, w terminie oraz w miejscu określonym przez przepisy prawa podatkowego. By zobowiązanie podatkowe w stosunku do podatnika mogło powstać, musi na nim ciążyć obowiązek podatkowy.

Glosowany wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w zakresie jego rozstrzygnięcia jest niesłuszny. Z ustalonego stanu faktycznego wynikało, że na skarżącym nie ciążył obowiązek podatkowy. Zatem decyzja wydana w oparciu o błędną interpretację przepisów rażąco narusza przepisy prawa krajowego i międzynarodowego. Tym samym, oceniając zaskarżoną decyzję z punktu widzenia wskazanych powyżej kryteriów, stwierdzić należy, że narusza ona prawo w stopniu powodującym konieczność wyeliminowania jej z obrotu prawnego.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA PRAWA

- Postanowienie Ministra Finansów z dnia 7 września 2006 r., DDPB6/033-0477-sm6-3012/06/HM/JP.
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Tureckiej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzona w Warszawie dnia 3 listopada 1993 r., Dz. U. z 1997 r. Nr 11, poz. 58.
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 2032 z późn. zm.

ORZECZNICTWO

- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 sierpnia 2015 r., sygn. akt I FSK 112/15.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 2010 r., sygn. akt II UK 233/09.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 10 czerwca 2009 r., sygn. akt I SA/Op 164/09, LEX nr 510684.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 kwietnia 2007 r., sygn. akt III SA/WA 3274/07.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 marca 2015 r., sygn. akt III SA/Wa 2163/14.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 18 marca 2015 r., sygn. akt I SA/Gd 1684/14.

LITERATURA

- DWORAS-KULIK Judyta: Regulacje prawne dotyczące pracy polskiego marynarza pracującego u amerykańskiego armatora, *Kwartalnik Prawo – Społeczeństwo – Ekonomia* 3 (2016), s. 4-11.

DWORAS–KULIK Judyta: Status prawny polskiego marynarza, *Kwartalnik Prawo – Społeczeństwo – Ekonomia* 4 (2015), s. 31-41.

POZOSTAŁE

Interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 20 maja 2009 r., ITPB2/415-248/09/IB.

Interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 17 sierpnia 2012 r., ITPB2/415-545/12/IB.

Modelowa konwencja w sprawie podatku od dochodu i majątku [wersja skrócona, lipiec 2010], przekł. K. Bany, Warszawa: ABC a Wolters Kluwer business 2011.

Ustalenie właściwego ustawodawstwa na podstawie rozporządzeń 1408/71 I 574/72, www.zus.pl/default.asp?p=1&id=107 [dostęp: 27.11.2015].

GŁOSA DO WYROKU WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO W RZESZOWIE
Z DNIA 7 SIERPNI 2012 R., SYGN. AKT I SA/RZ 542/12

Streszczenie

Zasadą polskiego systemu podatkowego jest obowiązek rozliczenia uzyskanych przez rezydenta dochodów w Polsce. Jednakże umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, których Polska jest stroną mogą wyłączyć ten obowiązek, ponieważ stanowią one *lex specialis* w stosunku do polskich uregulowań. Zagadnienie opodatkowania marynarzy wymaga dogłębnej analizy nie tylko ustawodawstwa krajowego, ale także zagranicznego. Nie trudno przy ustalaniu jurysdykcji podatkowej marynarzy o pomyłkę z uwagi na skomplikowany nie tylko stan faktyczny, ale również stan prawny. Niniejsza glosa jest przykładem trudności, jakie wynikają przy analizie tego zagadnienia.

Słowa kluczowe: podatki marynarskie; podwójne opodatkowanie; praca na morzu; polski marynarz

THE GLOSS TO THE PROVINCIAL ADMINISTRATIVE COURT'S IN RZESZÓW
JUDGEMENT OF 7 AUGUST 2012, SIGNATURE ACT I SA/RZ 542/12

Summary

The principle of Polish tax system is the duty of the settlement obtained by the resident income in Poland. However, the law on the avoidance of double taxation to which Poland is a party may exclude this obligation because they are *lex specialis* in relation to the Polish legislation. The issue of taxation of seafarers requires an in-depth analysis not only of national legislation, but also abroad. It is not difficult when determining the tax jurisdiction sailors to make a mistake because of the complicated not only the facts, but also the legal status. This gloss is an example of the difficulties which arise when analyzing this issue.

Key words: seafarers taxes; double taxation; work at sea; Polish sailor

