



**STANOWISKO
FORUM TRANSPORTU DROGOWEGO
z dnia 22 września 2020 r.**

w sprawie obniżenia kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw transportu drogowego w warunkach pandemii COVID-19 poprzez zmiany w zakresie podatku od środków transportu

Sytuacja wynikająca z kryzysu ekonomicznego wywołanego pandemią skłania do analizy wszelkiego rodzaju obciążeń finansowych, jakie ponoszą przedsiębiorcy. Dla firm transportowych jednym z „podatków branżowych” jest podatek lokalny od środków transportu. Forum Transportu Drogowego rozpatrzyło problem zasad ustalania wymiaru i poboru podatku od środków transportu.

Ustawa o podatkach lokalnych stanowi górną granicę stawki podatku dla poszczególnych rodzajów pojazdów, zależną od ich dopuszczalnej masy całkowitej lub liczby miejsc przeznaczonych do przewozu osób. Rada Gminy, kierując się wytyczną ustawową, przyjmuje stawki podatku dla poszczególnych rodzajów pojazdów obowiązujące w danej gminie. W załącznikach do ww. ustawy określono minimalne stawki podatku dla pojazdów ciężarowych, natomiast nie określono takich stawek dla autobusów. Taki stan prawny powoduje, że gminy ustalają stawki dla autobusów nieprawidłowo, kierując się wytyczną ustanowioną dla pojazdów ciężarowych. Brak stawek minimalnych jest różnie interpretowany, co powoduje bardzo duże różnice stawek podatku zwłaszcza pomiędzy gminami miejskimi i wiejskimi. Różnice są tak duże, że stanowią nawet kilkukrotność pomiędzy stawką najniższą a najwyższą. Gminy miejskie wykorzystują ten mechanizm, określając maksymalne stawki, preferują własne spółki i przedsiębiorstwa autobusowe, ponieważ rekompensują im wysokie podatki np. dotacją celową. Prywatni przewoźnicy autobusowi ponoszą w następstwie tego ogromne koszty. Mając na uwadze formułowane oraz stanowione warunki nowego ładu ekologicznego oraz konieczność promowania transportu niskoemisyjnego wnioskujemy o całkowite zwolnienie autobusów z obowiązku płacenia podatku od środków transportu. Zwolnienie byłoby impulsem do inwestowania w transport ekologiczny. Ustawa stanowi także katalog odstępstw i zwolnień możliwych do zastosowania przez Radę Gminy przy ustalaniu stawek podatku. Zgodnie z art. 12 ust. 4 wskazanej ustawy o podatkach lokalnych Rada Gminy może wprowadzić inne zwolnienia przedmiotowe niż określone w ustawie, z wyjątkiem zwolnień dotyczących pojazdów, o których mowa w art. 8 pkt. 2, 4 i 6. (samochody ciężarowe o dmc powyżej 12 ton, ciągniki siodłowe oraz przyczepy i naczepy). Wnioskujemy o zmianę przedmiotowych przepisów i umożliwienie Radom Gmin pełnego kształtowania stawek podatku i określania zwolnienia także dla podatku od środków transportu. Jeżeli Rada Gminy zdecyduje się na taką decyzję, zrobi to na pewno w pełni świadomie i odpowiedzialnie, licząc się z utratą części przychodu, jednak może będzie to decyzja w trosce o pomoc przedsiębiorcom w celu ratowania lokalnych miejsc pracy na lokalnym rynku.

Wnioskujemy także o zniesienie mechanizmu zmniejszającego subwencję dla gmin, które obniżyły podatek od środków transportu lub podatek od nieruchomości. Gminy chcące ratować swoich przedsiębiorców lub zachęcać do otwierania nowych firm muszą posiadać swobodę w kształtowaniu stawek podatków lokalnych i zwolnień od tych podatków. Wnosimy o zmianę przedmiotowych przepisów i wprowadzenie dedykowanego mechanizmu subwencji wyrównawczej, jeżeli gmina zdecyduje się obniżyć podatki lokalne w celu rozwoju inwestycji i zachęcania mieszkańców do prowadzenia własnej działalności gospodarczej.

Mając na uwadze, że w tym szczególnym czasie wynikającym ze stanu epidemii oraz wszechobecnego kryzysu ekonomicznego nie wszyscy przedsiębiorcy byli w stanie w terminie do dnia 15 września wnieść należną II ratę podatku od środków transportu, wnioskujemy o przyznanie Radom Gmin nadzwyczajnych kompetencji zmniejszenia lub zniesienia wpłaty zaległego podatku oraz odsetek za zwłokę w tej opłacie.

Mając na uwadze potrzebę generalnej zmiany zasad ustalania wysokości oraz zasad pobierania podatku od środków transportu, wnioskujemy o zmianę przepisów tak, żeby określić zasadę, iż podatek od środków transportu opłaca się wyłącznie od pojazdów ciągnących. W przypadku zespołów pojazdów składających się z ciągnika siodłowego i naczepy podatek powinien być wnoszony wyłącznie od ciągnika siodłowego. Ten mechanizm połączenia podatku od ciągnika i naczepy pozwoli zachować gminom wysokość dochodów, natomiast przyczyni się do likwidacji nieuczciwej konkurencji w transporcie, polegającej na wykorzystywaniu naczep zarejestrowanych zagranicą, od których firmy nie płacą podatku w Polsce.

Zmniejszający się popyt na usługi transportowe przekłada się na kłopoty w regulowaniu zobowiązań finansowych oraz jest przyczyną redukcji zatrudnienia. Gospodarka to system naczyń połączonych, gdzie kłopoty jednej branży bardzo szybko będą skutkować pogorszeniem kondycji innych, w szczególności transportu drogowego. Wprowadzenie powyższych zasad ustalania oraz pobierania podatków lokalnych, w tym w szczególności podatku od środków transportu, byłoby w obecnej sytuacji mechanizmem wsparcia dla przedsiębiorców transportowych, natomiast likwidując nieuczciwą konkurencję w transporcie z pewnością powiększyłoby przychody gmin.