

**UCHWAŁA NR XXII/154/2020
RADY GMINY SŁAWNO**

z dnia 12 lutego 2020 r.

w sprawie rozpatrzenia petycji w sprawie obniżenia stawek podatku od środków transportowych

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.z 2019 r. poz.506, 1309, 1571, 1696, 1815) oraz art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870)

Rada Gminy Sławno uchwala co następuje:

§ 1. Stwierdza się, że petycja w sprawie podjęcia uchwały obniżającej wysokość podatku od środków transportowych jest bezzasadna.

§ 2. Uzasadnienie rozpatrzenia petycji stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Gminy Sławno do poinformowania składającego petycję o sposobie rozpatrzenia petycji.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Gminy
Sławno

Marek Szanel

Uzasadnienie

W dniu 15 listopada 2019 r. w imieniu przedsiębiorców prowadzących usługi transportowe następujący przedsiębiorcy:

- Sławian Kos, działający pod firmą „PHU KOSMET Sławian, Andrzej Kos”,
- Piotr Kwiatek, działający pod firmą „Piotr Kwiatek USŁUGI TRANSPORTOWE”,
- Bogdan Tulula, działający pod firmą „Bogdan Tulula USŁUGI TRANSPORTOWE I LEŚNE”,
- Robert Lachowicz, działający pod firmą „Robert Lachowicz Usługi Transportowe”

zwrócili się do Rady Gminy Sławno z petycją dotyczącą rozważenia podjęcia przez Radę Gminy Sławno uchwały obniżającej wysokość podatku od środków transportowych, wskazując, iż przyjęte przez Gminę Sławno podatki są jednymi z najwyższych w województwie i skutecznie uniemożliwiają funkcjonowanie i rozwój firm branży transportowej na naszym terenie.

W petycji przedsiębiorcy wskazali na spadek rentowności branży transportowej, zmniejszającą się liczbę przewozów oraz malejące stawki przewozowe. Ponadto wskazali, iż wysokość podatku od środków transportowych stanowi znaczący koszt funkcjonowania firm branży transportowej i z tego względu większość firm transportowych nie jest w stanie płacić przyjętych przez radę gminy stawek i nosi się z zamiarem zmiany siedziby. Zdaniem przedsiębiorców zmniejszenie stawek podatku w żaden sposób nie spowoduje obniżenia dochodów budżetowych gminy. Jako przykład podali Gminę Biały Bór, która już w 2016 roku zmniejszyła do minimum stawki podatku od środków transportowych, co w efekcie, już w pierwszym roku po zmianie przyniosło trzykrotny wzrost liczby zarejestrowanych ciężarówek oraz wzrost dochodów gminy o kilkaset tysięcy złotych rocznie.

Ponadto w petycji wskazano, iż Biały Bór nie jest jedyną gminą, która postąpiła w ten sposób, bowiem w poprzednich latach na podobne działania zdecydowali się również radni Bielska-Białej, Somonina, Łęczycy, Suchego Lasu, Cedrów Wielkich, Bojadła, Ostrowa Wielkopolskiego i Szeków.

Zdaniem przedsiębiorców obniżka stawek jest konieczna dla przetrwania branży transportowej w naszej gminie, a przedsiębiorcy chcą płacić podatki w miejscu swojego zamieszkania i pracy.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej przyznaje jednostkom samorządu terytorialnego prawo ustalania wysokości podatków i opłat lokalnych w zakresie określonym w ustawie, a tym samym powala im w ten sposób kreować lokalną politykę fiskalną. Podatek od środków transportowych jest jednym z podatków lokalnych, którego konstrukcja jest regulowana przez ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. Podatek od środków transportowych jest świadczeniem stanowiącym w całości dochód budżetu gminy, realizowanym przez samorządowy organ podatkowy (wójta, burmistrza, prezydenta) i ma charakter majątkowy. Oznacza to, że opodatkowaniu nim podlegają określone składniki majątku, a za podatnika co do zasady uznaje się podmiot któremu przysługuje prawo własności środka transportowego

Władztwo podatkowe gminy w zakresie tego podatku ma charakter częściowy, tzn. dotyczy tylko niektórych jego elementów konstrukcyjnych. Organy gminy nie mają możliwości bezpośredniego wpływu na: podmiot, przedmiot i podstawę podatku, natomiast – w ograniczonym zakresie – mogą regulować inne elementy techniki podatkowej. Uprawnienia te sprowadzają się do możliwości ustalania stawek podatkowych, które jednak nie mogą być większe niż stawki maksymalne określone w ustawie i corocznie waloryzowane na podstawie wskaźnika inflacji. Rada gminy może dokonać wyłącznie ich obniżenia (jednak nie mniej niż do wysokości stawki minimalnej) lub uchwalić stawki na poziomie maksymalnym. Dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, załączniki do ustawy wprowadzają stawki minimalne. Stawki minimalne różnicowane są na podstawie kryterium liczby osi pojazdu, dopuszczalnej masy całkowitej i rodzaju zawieszenia. Stawki te ulegają przeliczeniu na następny rok podatkowy zgodnie z procentowym wskaźnikiem kursu euro w roku poprzedzającym dany rok podatkowy. Każde rzeczywiste zmniejszenie obowiązku podatkowego należy uznać za udogodnienie podatkowe. Z jednej strony są one korzystne dla podatnika, ale dla budżetów gmin zawsze wiążą się z utratą dochodów. Do korzyści (preferencji) podatkowych zalicza się niewątpliwie obniżenie górnych stawek podatkowych - są to sytuacje, w których na mocy uchwały rady gminy następuje obniżenie tej stawki

poniżej poziomu maksymalnego, ustalonego w ustawie lub rozporządzeniu.

Prognozowany w petycji wzrost dochodów gminy to nie jedyny czynnik, który musi być brany pod uwagę przy określaniu wysokości stawek podatku. Gminy, które często muszą równoważyć swoje budżety muszą brać pod uwagę również inne czynniki:

- stabilność finansowania,
- wpływ na wysokość przynależnej gminie subwencji ogólnej,
- redukcja/zwiększenie finansowania zadań własnych.

Pierwszym skutkiem obniżenia stawek podatku od środków transportowych jest spadek dochodów z tego tytułu. Zmiana wysokości dochodów nie jest jedyną konsekwencją podjęcia takiej decyzji. Zgodnie z przepisami ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w celu ustalenia części wyrównawczej subwencji ogólnej lub wpłat dokonywanych przez JST przyjmuje się dochody, które dana jednostka może uzyskać, stosując do ich obliczenia górne granice stawek podatków obowiązujące w danym roku.

Podczas rozpatrywania ewentualnego obniżenia stawek podatkowych nie należy ograniczać się jedynie do analizy relacji wysokości stawki podatkowej do liczby zarejestrowanych podatników czy środków transportowych.

Wzrost lub spadek liczby podmiotów objętych tym podatkiem rzutuje pośrednio również na dochody z tytułu podatku od nieruchomości, podatku dochodowego od osób fizycznych i osób prawnych. Rozpatrując następstwa budżetowe obniżenia stawek podatku od środków transportowych należy mieć również na uwadze zmiany poziomu dochodów z innych źródeł oraz znaczące zmiany poziomu niektórych wydatków związanych np.:z finansowaniem oświaty, wydatków na energie elektryczną, remonty i inwestycje itp. Obniżenie stawek podatku od środków transportowych nie jest jednak środkiem służącym do polepszenia sytuacji ekonomicznej podatników. W znaczący sposób nie zapobiegnie też spadkowi rentowności w danej dziedzinie działalności gospodarczej, nie wpłynie na liczbę przewozów czy na stawki przewozowe. Podatek od środków transportowych jest jednym z wielu kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców. Różnice w wysokości opodatkowania w poszczególnych gminach nie są w stanie rekompensować innych istotnych czynników wpływających na lokalizację przedsiębiorstw transportowych.

Znaczny wpływ na rynek usług transportowych wywierają przede wszystkim działania podejmowane na szczeblu krajowym a nie samorządowym, koncentrujące się wokół ubezpieczeń społecznych, czy stawek podatków odprowadzanych do budżetu państwa, norm emisji spalin czy stawek cła na importowane samochody.

Wbrew autorom petycji obniżenie stawki podatku od środków transportowych spowoduje obniżenie dochodów budżetowych, na co gmina Sławno w bieżącej sytuacji finansowej nie może sobie pozwolić.

Mając powyższe na uwadze Komisja Skarg, Wniosków i Petycji rekomenduje uznanie w sprawie obniżenia stawek podatku od środków transportowych za bezzasadną.