



Sprawa: Postulat nowelizacji podatku od środków transportowych
Znak sprawy: DPL2.056.1.2024
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Odpowiedź w sprawie ponowionego postulatu nowelizacji podatku od środków transportowych

Szanowny Panie,

w związku z pismem z dnia 10 czerwca 2024 r.¹ zawierającym ponowienie wniosku o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w zakresie nowelizacji przepisów ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych² (dalej: u.p.o.l.) w zakresie podatku od środków transportowych celem dostosowania do regulacji Unii Europejskiej, zakwalifikowanym jako petycja w rozumieniu ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach³, działając na podstawie w/w ustaw uprzejmie informuję.

Prawo podatkowe w państwach członkowskich Unii Europejskiej - zgodnie z art. 113 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej – podlega harmonizacji wyłącznie w zakresie VAT, akcyzy i podatków pośrednich. Podatek od środków transportowych jako podatek majątkowy i bezpośredni procesem harmonizacji nie jest zatem objęty. Jedynym przejawem ujednolicenia ustawodawstw krajowych w zakresie podatku od środków transportowych są postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r.⁴, dalej:

¹ Data wpływu do Ministerstwa Finansów: 17 czerwca 2024 r.

² Dz. U. z 2023 r. nr 70, z późn. zm.

³ Dz. U. z 2018 r. poz. 870.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 187, str. 42, z późn. zm.) oraz Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy (Dz. Urz. UE L 69 str.1).

Dyrektywa 1999/62 WE, które znajdują zastosowanie do podatków nałożonych na pojazdy ciężarowe⁵.

Zgodnie z art. 4 Dyrektywy 1999/62 WE każde Państwo Członkowskie ustala procedury nakładania i pobierania podatków od pojazdów samochodowych. W Polsce obowiązuje podatek od środków transportowych. Należy zauważyć, że przywołany art. 6 ust. 2 pkt b Dyrektywy 1999/62 WE⁶, daje państwom członkowskim uprawnienie (a nie obowiązek) do stosowania stawek preferencyjnych i zwolnień w stosunku do pojazdów, które są wykorzystywane przez podmioty, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów, jednak wyłącznie w odniesieniu do pojazdów, które okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych, a przewozy nimi realizowane nie zakłócają konkurencji. W świetle powyższego należy podkreślić, że zaproponowany w przedmiotowym piśmie zakres wyłączenia z opodatkowania podatkiem od środków transportowych nie jest tożsamy z zakresem zwolnienia dopuszczalnym na gruncie art. 6 ust. 2 pkt b ww. dyrektywy. Jednocześnie zwolnienie to stanowi odstępstwo od systemu opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe i obwarowane jest uzyskaniem zgody Komisji Europejskiej na stosowanie tego odstępstwa. Z powyższego zatem wynika, że na gruncie Dyrektywy 1999/62 WE preferowane jest obciążenie podatkiem pojazdów, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt b ww. dyrektywy. Zatem brak skorzystania z tego uprawnienia przez państwo członkowskie nie przekreśla zgodności prawa krajowego z Dyrektywą 1999/62 WE.

W ocenie Ministra Finansów aktualnie obowiązujące uregulowania u.p.o.l. uwzględniają postanowienia Dyrektywy 1999/62/WE w zakresie odnoszącym się do podatku od środków transportowych. Oznacza to, że są one zgodne z Dyrektywą 1999/62 WE. Głównymi kryteriami różnicowania stawek opodatkowania są rodzaj pojazdu oraz dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów co zapewnia obiektywizację wymiaru podatku. Należy mieć także na uwadze, iż podatek od środków transportowych stanowi w 100% dochody budżetów gmin oraz fakt, iż kluczowe kompetencje w zakresie kształtowania polityki podatkowej, ulg i preferencji podatkowych oraz wysokości stawek zostały ustawowo przyznane organom stanowiącym gmin, które są także najbliższymi przedsiębiorców i znają najlepiej ich potrzeby oraz problemy.

Należy również podkreślić, iż rozbieżności pomiędzy prawem krajowym, a prawem unijnym mogą występować i faktycznie występują co wynika z faktu, iż państwa członkowskie mają pewną swobodę w kształtowaniu norm prawa krajowego, zwłaszcza w zakresie nieobjętym harmonizacją, jak w przypadku podatku od środków transportowych, w tym stosowania w jego zakresie preferencji podatkowych.

Przywołany przez Pana art. 6 ust. 2 pkt b Dyrektywy 1999/62 faktycznie daje Państwom członkowskim Unii Europejskiej legitymację do wprowadzania różnych preferencji w ustawie regulującej podatek od środków transportowych, ale nie nakłada obowiązku ich wprowadzenia. Należy mieć ponadto na uwadze, iż dyrektywa – w odróżnieniu od rozporządzeń UE – nie jest prawem bezpośrednio

⁵ Pojazdami ciężarowymi w rozumieniu Dyrektywy 1999/62/WE są pojazdy ciężkie o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, przeznaczone do przewozu towarów.

⁶ Art. 6. ust. 2 pkt b w brzmieniu: Państwa Członkowskie mogą stosować stawki ulgowe i zwolnienia w stosunku do: pojazdów, które jedynie okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych Państw Członkowskich, w których są zarejestrowane, wykorzystywanych przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów pod warunkiem, że przewozy wykonywane tymi pojazdami nie zakłócają konkurencji oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji.

obowiązującym w krajach członkowskich, ponieważ wymaga transpozycji do prawa krajowego.

Stwierdzam zatem, iż uregulowanie przedmiotu opodatkowania i obowiązku podatkowego właścicieli środków transportowych zawarte w u.p.o.l. mieści się w granicach suwerenności podatkowej państwa członkowskiego i jest spójne z Dyrektywą 1999/62/WE. Podatek od środków transportowych jest podatkiem majątkowym związanym z posiadaniem wymienionych w ustawie środków transportowych. Uniezależnienie opodatkowania pojazdów ciężarowych od sposobu czy czasu ich wykorzystania zapewnia obiektywizację i określoność obowiązku podatkowego oraz zmniejsza zarówno koszty egzekwowania podatku, jak i liczebność potencjalnych sporów pomiędzy organami podatkowymi a podatnikami.

Mając powyższe na uwadze nie znajduję uzasadnienia dla realizacji postulatu o nowelizację u.p.o.l. w zakresie przedstawionym w przedłożonym piśmie.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Monika Derejko-Kotowska

Dyrektor

Departament Podatków i Opłat Stanowiących Dochód Jednostek Samorządu Terytorialnego