



RPW/54038/2024 P
Data: 2024-04-11

dnia 8 kwietnia 2024 r.

Szanowny Pan Andrzej Domański
Minister Finansów
Ministerstwo Finansów
ul. Świętokrzyska 12

00-916.Warszawa

MINISTERSTWO FINANSÓW KANCELARIA GŁÓWNA	
Wpł.	2024 -04- 11
Dep. <u>BMI</u>	Ilość zał. <u>kop</u>

Pismo wskazujące na konieczność oraz celowość podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w zakresie zapisów dotyczących podatku od środków transportowych, celem dostosowania zgodności uregulowań dotyczących zakresu przedmiotowego oraz podmiotowego wskazanego podatku do unormowań zawartych na gruncie prawa międzynarodowego, w szczególności regulacji wprowadzonych mocą aktów prawnych Unii Europejskiej

Działając w imieniu własnym, wskazuję, iż:

Dokonana przeze mnie szczegółowa analiza zarówno krajowej ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (w szczególności analiza zawartych na kanwie art. 8-12 rzeczonyj ustawy regulacji dotyczących ustawy o podatkach i opłatach lokalnych), jak też analiza aktów międzynarodowych dotyczących problematyki przewozu drogowego, w szczególności Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz Rady nr 561/2006 w aktualnie obowiązującym brzemieniu, prowadzi do wniosku, iż:

Unormowania zawarte na kanwie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, a dotyczące podatku od środków transportu, w szczególności zawarte na kanwie art. 8-12 rzeczonyj ustawy unormowania dotyczące zakresu przedmiotowego obowiązywania podatku od środków transportowych oraz katalogu zwolnień ustawowych od wskazanego podatku, są niekompatybilne z unormowaniami zawartymi w aktach międzynarodowych, w szczególności wspomnianym Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego oraz Rady nr 561/2006, przede wszystkim:

Zawierają znacznie surowsze uregulowania podług których obowiązkiem uiszczenia podatku od środków transportowych objęte są wszystkie pojazdy określone na kanwie art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych mające wskazaną masę całkowitą od 3,5 do 12 ton oraz powyżej 12 ton, niezależnie czy są używane do prowadzonej w sposób zorganizowany i ciągły działalności gospodarczej, czy też są używane jedynie do okazjonalnego przewozu przedmiotów do celów

własnych np. do okazjonalnego przewozu maszyn i urządzeń do praw polowych związanych z prowadzonym gospodarstwem rolnym, niż uregulowania międzynarodowe, w tym wynikające z przywołanego Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego oraz Rady nr 561/2006, wyraźnie rozróżniające przejazd do celów handlowych i niehandlowych, w tym przewidujące, iż do przejazdu do celów niehandlowych nie stosuje się uregulowań dotyczących czasu pracy kierowców.

Nie zawierają wyraźnego rozróżnienia sposobu użytkowania pojazdów objętych zakresem art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych na cele handlowe lub związane z działalnością gospodarczą oraz cele niehandlowe, niezwiązane z prowadzoną działalnością, w tym nie zawierają zapisów, które łączyłyby zakres przedmiotowy zastosowania podatku od środków transportu od celów do których używane są pojazdy wskazane na gruncie art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Rozszerzając wyszczególnione w poprzedzających akapitach aspekty wskazuję, iż ustawa o podatkach i opłatach lokalnych w obowiązującym aktualnie brzmieniu ustanawia obowiązek zapłaty podatku od środków transportu przez właścicieli pojazdów ciężarowych oraz ciągników siodłowych o masie całkowitej w granicach określonych na kanwie art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w każdym wypadku niezależnie, czy wskazane pojazdy są w rzeczywistości wykorzystywane do przewozu realizowanego w ramach prowadzonej w sposób ciągły oraz zorganizowany działalności gospodarczej, czy też niewykorzystywane w tym celu, a służące jedynie do okazjonalnego przewozu rzeczy i sprzętów np. w związku z pracami w gospodarstwie rolnym.

Innymi słowy na kanwie polskiej ustawy brak jest zapisu, który wiązałby obowiązek uregulowania podatku od środków transportu jedynie w sytuacji gdy objęta zakresem przedmiotowym rzeczony podatek grupa pojazdów wykorzystywana jest do przewozu rzeczy i towarów w ramach prowadzonej działalności stricte do celów handlowych, a więc w sytuacji zaistnienia zdarzeń stanowiących rzeczywistą podstawę do zastosowania podatku od środków transportu.

Tymczasem akty prawa międzynarodowego, w szczególności wspomniane Rozporządzenie nr 561/2006 także w obecnym znowelizowanym ujednoliconym kształcie wyraźnie rozróżnia niehandlowe i niezarobkowe użytkowanie pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 3,5 tony, normując, iż w wypadku takiego przeznaczenia pojazdów nie mają zastosowania unormowania dotyczące czasu pracy i wymogów jakie obowiązują w transporcie zawodowym.

W tym miejscu wskazuję, iż brak rozróżnienia na kanwie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych przypadku gdy pojazdy określone na kanwie art. 8 ustawy są wykorzystywane do przewozu w celach zarobkowych oraz przypadku gdy nie są użytkowane w tym celu, w tym w szczególności brak wprowadzenia zapisu, który zwalniałby od obowiązku zapłaty podatku właścicieli pojazdów ciężarowych oraz ciągników siodłowych o masie całkowitej w przedziale od 3,5 do 12 ton, które nie są wykorzystywane do przewozu w celach zarobkowych, powoduje, iż zapisy polskiej ustawy nie są

dostosowane do definicji zawartych w Rozporządzeniu 561/2006, który to akt zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu UE ma moc wiążącą także w odniesieniu do polskiego porządku krajowego.

Ponadto taka sytuacja powoduje, iż właściciele pojazdów określonych na kanwie art. 8 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych nawet w wypadku gdy nie prowadzą działalności zarobkowej i handlowej w zakresie przewozu towarów oraz wykorzystują pojazdy okazjonalnie są obciążeni podatkiem od środków transportu.

Aktualnie obowiązujący art. 12 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych nie wprowadza zwolnienia od podatku od środków transportu w opisanym powyżej wypadku, pozostawiając ewentualną możliwość do uznaniowego zwolnienia od podatku przez Organ Gminy, co powoduje brak jasnych reguł, dowolność decyzji i zagrożenie zróżnicowania sytuacji właścicieli pojazdów ciężarowych lub ciągników siodłowych o masie całkowitej od 3,5 do 12 ton nie wykorzystywanych w celach zarobkowych w zależności od interpretacji Organów Gminy, a finalnie naruszenie normy określonej na kanwie art. 32 Konstytucji RP.

W konsekwencji w mojej ocenie zachodzi w świetle przedstawionych w poprzedzających akapitach aspektów konieczność i celowość podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w zakresie zapisów dotyczących podatku od środków transportowych, celem dostosowania zgodności uregulowań dotyczących zakresu przedmiotowego oraz podmiotowego wskazanego podatku do unormowań zawartych na gruncie prawa międzynarodowego, w szczególności regulacji wprowadzonych mocą aktów prawnych Unii Europejskiej, a obejmującej:

Przygotowania nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych przewidującej, iż obowiązkowi uiszczenia podatku od środków transportu nie podlegają pojazdy ciężarowe, zespoły rzeczonych pojazdów oraz ciągniki siodłowe, w tym także ciągniki siodłowe z naczepą o masie całkowitej od 3,5 tony do 12 ton oraz powyżej 12 ton w sytuacji gdy nie są wykorzystywane do przewozu rzeczy i towarów w celach zarobkowych i handlowych, a także w sytuacji gdy są wykorzystywane do okresowego przewozu rzeczy i sprzętu na cele związane z pracami rolnymi w ramach prowadzonego gospodarstwa rolnego.

Wprowadzenia do ustawy definicji przewozu towarów i rzeczy w celach zarobkowych i handlowych oraz w celach niezarobkowych i niehandlowych, zgodnych z definicjami zawartymi w Rozporządzeniu 561/2006 w obecnie obowiązującym kształcie.