

dr Błażej Suproń¹

Katedra Ekonomii i Rachunkowości, Wydział Ekonomiczny
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Wpływ podatku od środków transportowych na działalność międzynarodowych przewoźników drogowych w województwie zachodniopomorskim

Istota ekonomiczna podatku polega – w najszerszym ujęciu – na przejmowaniu przez państwo rezultatów działalności gospodarczej innych podmiotów. Świadczenia podatkowe nie wynikają ze związków rynkowych pomiędzy państwem a podatnikiem, lecz mają swoje źródło we władztwie podatkowym. Zakres świadczeń zależy jest w pierwszym rzędzie od tego, jak szeroko zostaną określone granice potrzeb publicznych [Pomorska, 2013, s. 48–50].

Regulacyjne i fiskalne oddziaływanie podatków polega na wpływaniu na decyzje przedsiębiorstw i procesy gospodarcze. Stopa oraz konstrukcja podatku musi zachęcać podatnika do maksymalizacji podstawy opodatkowania, wzrostu efektywności oraz podejmowania inwestycji. Obniżenie wysokości podatków, czy też odliczeń od podstawy opodatkowania wpływa na zwiększenie zasobów finansowych podatników [Ickiewicz, 2008, s. 21].

Innym działaniem stymulacyjnym poprzez podatki jest system ulg i zwolnień. Minimalnie obciążony zysk zapewnia dodatkowe środki finansowe. Pozwala to przeprowadzać nowe inwestycje i rozwijać przedsiębiorstwa. Państwo chcąc oddziaływać na procesy gospodarcze przedsiębiorstw może tak kształtować system podatkowy, aby możliwe było korzystanie z różnego rodzaju ulg. Wymiernym celem ulgi jest obniżenie efektywnej stopy opodatkowania podmiotów gospodarczych. Im bardziej rozbudowany wachlarz ulg i zwolnień, tym większa jest różnica między nominalną stopą opodatkowania a stopą efektywną. U podstaw takiego rozwiązania leży oczywiście chęć skłonienia podmiotów gospodarczych do realizacji określonych celów polityki gospodarczej [Szczęsny, 2001, s. 30].

Przedsiębiorstwo transportowe posiadające majątek trwały w postaci taboru zobowiązane jest do ponoszenia również innych obciążeń niż te wynikające z ich

¹ Adres korespondencyjny: Wydział Ekonomiczny ZUT, ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin; e-mail: bsupron@zut.edu.pl; ORCID: 0000-0002-7432-1670.

finansowania. Zakres oraz wysokość opłat przekładając się na koszty, a także ceny może w istotny sposób warunkować rozwój podmiotów świadczących usługi międzynarodowego transportu ładunków. Do specyficznych podatków ponoszonych przez przedsiębiorstwa transportowe z racji posiadanego taboru należy podatek od środków transportowych [Podstawka, 2008, s. 127–128].

Podatek od środków transportowych stanowi daninę publiczną, która obciąża tylko przedsiębiorstwa transportowe. Zgodnie z ustawą o podatkach i opłatach lokalnych, opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i poniżej 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego [Liszewski, Dowgier, 2012, s. 19].

Podatek od środków transportowych jest jednym z dwóch rodzajów podatków (obok podatku od nieruchomości), obciążających przedsiębiorstwa z tytułu posiadanego majątku. Świadczenie to stanowi w całości dochód budżetu gminy i realizowane jest przez samorządowy organ podatkowy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta). Podatek ten bywa zaliczany do kategorii dochodowych. Stanowisko to uzasadnia się tym, że ustawodawca różnicuje wysokość stawek opodatkowania od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Należy przypuszczać, że chodzi o sytuację, w której posiadanie większego środka transportowego potencjalnie przynosi większe korzyści (dochód). Oczywiście w praktyce jest tak, że pojazdy objęte zakresem przedmiotowym podatku od środków transportowych służą z reguły prowadzeniu działalności gospodarczej. Nie oznacza to jednak, że gdy działalność nie przynosi zysku, podatku się nie uiszcza. Fakt nieosiągnięcia dochodów w żaden sposób nie wpływa na wysokość podatku. Ustawodawca powiązał powstanie i wygaśnięcie obowiązku podatkowego z samym faktem posiadaniem środka transportowego. W praktyce lokalnych organów podatkowych występują liczne problemy związane z realizacją podatku od środków transportowych, pomimo tego, że świadczenie to uregulowane jest zaledwie w kilku przepisach ustawy o podatkach i opłatach lokalnych [Goettel i in., 2011, s. 372].

Podatek ten może być znacznym kosztem dla przedsiębiorstw transportowych, które posiadają duży tabor pojazdów. Analiza danych dotyczących wybranych stawek podatku od środków transportowych wskazuje, że w latach 2008–2014 nastąpił wyraźny wzrost przewidywanej stawki maksymalnej. Szczególnie w przypadku ciągników siodłowych o dopuszczalnej masie całkowitej 36 ton, które są głównie wykorzystywane w międzynarodowym transporcie drogowym ładunków, a także stawki od naczep o dopuszczalnej masie całkowitej zestawu pojazdów powyżej 36 ton. W 2008 r. maksymalna stawka podatku dla tego typu pojazdów wynosiła 1996,71 zł, natomiast w 2014 r. 2415,84. Z kolei maksymalna stawka podatku od ciągników siodłowych wzrosła w przeciągu 6 lat o 457,75 zł (z 2583,31 zł w 2008 r. do 3125,56 zł w 2014 r.).

W przypadku podatku od środków transportowych, gminy mają możliwość samodzielnego określania stawek, które będą zawierały się w limitach ogłaszanych przez Ministra Finansów. Wobec powyższego na szczeblu lokalnym, organy decyzyjne gmin mogą określić wysokość pobieranego podatku uwzględniając specyfikę podmiotów prowadzących działalność na ich terenie, a także sytuację budżetu. Określone gminy w celu pobudzenia rozwoju przedsiębiorstw transportowych mają więc możliwość ustalenia preferencyjnej stawki podatkowej. W zakresie skuteczności takich działań pojawiały się różne rozważania oraz badania, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym.

D. Renelta wykazuje brak zależności między stosowanym przez gminy instrumentarium fiskalnym a stymulacyjną funkcją opodatkowania [Levine, Renelt, 1994, s. 942]. E. Engen i J. Skinner w swych analizach dowodzą wręcz negatywnego wpływu zmian opodatkowania na założone uprzednio cele pozafiskalne. Jednocześnie pojawiające się sporadycznie pozytywne efekty stymulacji podatkowej z uwagi na ich wielkość oscylującą w granicach od 0,2% do 0,3% PKB rocznie przy jednocześnie równych bądź nawet wyższych kosztach ich uzyskania, uznają za zbyt słabe, aby mogły one zostać wykorzystane do efektywnego stymulowania rozwoju społeczno-ekonomicznego [Engen, Skinner, 1996, s. 618].

Na gruncie polskich doświadczeń należy wskazać choćby badania przeprowadzone przez T. Skica, które na podstawie danych empirycznych prowadzonych w zakresie stymulacyjnego oddziaływania podatków wskazały, że pomiędzy redukcją maksymalnych stawek w podatkach lokalnych a parametrami opisującymi rozwój społeczno-ekonomiczny wspólnot samorządowych występuje bardzo słaby związek [Skica, 2008, s. 240–241].

Relatywnie słaby wpływ instrumentów fiskalnych na decyzje gospodarcze podnoszony jest także przez R. Kamińskiego. Jego zdaniem zdecydowanie większe oddziaływanie na podmioty gospodarcze oraz większe korzyści dla lokalnej gospodarki ma umiarkowany poziom opłat lokalnych za usługi komunalne niż spektakularne obniżenie podatków lokalnych [Kamiński, 2003, s. 85].

W świetle badań można więc przyjąć, że wysokość podatku od środków transportowych nie stanowi aż tak istotnego kosztu przedsiębiorstw transportowych, który skłaniałby je do zmiany miejsca prowadzenia działalności gospodarczej. Decyzje lokalizacyjne podmiotów będących podatnikami tego podatku nie są determinowane tylko przez czynniki natury podatkowej. Skuteczność podejmowanych przez gminy działań w sferze preferencji fiskalnych jest mocno ograniczona przez silniej oddziałujące w tym względzie ustawodawstwo krajowe.

Z kolei T. Wołowiec oraz D. Reško w swojej analizie stwierdzają, że w zasadzie tylko podatek od nieruchomości może być wykorzystany dla realizacji celów stymulacyjnych, natomiast głównymi determinantami decydującymi o lokalizacji podmiotu są [Wołowiec, Reško, 2012, s. 7]:

– wartość wytworzonych na terenie danej gminy dóbr i usług,

- korzystna lokalizacja (np. adekwatna względem charakteru prowadzonej działalności),
- atrakcyjność gminnej infrastruktury technicznej, biznesowej i społecznej,
- atrakcyjność lokalnych zasobów siły roboczej, lokalnych zasobów surowcowych oraz stanu środowiska naturalnego.

Celem artykułu jest zbadanie, w jakim stopniu wysokość podatku od środków transportowych determinuje decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Prowadzone badania empiryczne mają na celu znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy gminy powinny dążyć do obniżenia wysokości pobieranego podatku celem zwiększenia rozwoju przedsiębiorstw transportowych oraz czy skala tego wzrostu będzie w stanie zrekompensować im poniesione straty z tytułu utraconych dochodów własnych. Na potrzeby badania przyjęto następującą hipotezę: stawki podatku od środków transportowych wpływają na wzrost inwestycji w nowy tabor przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim.

MATERIAŁ I METODY

Badanie obejmowało przedsiębiorstwa sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim za lata 2008–2014. Wybór horyzontu czasowego podyktowany był koniecznością zestawienia zachodzących zmian w czasie oraz wykluczenia przypadkowych tendencji. Dobór badanych przedsiębiorstw miał charakter celowy i został przeprowadzony w oparciu o bazę danych przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie transportu ładunków udostępnioną przez Biuro ds. transportu drogowego. Z otrzymanej bazy danych została wygenerowana lista przedsiębiorstw, które prowadziły w badanym okresie działalność gospodarczą przez okres minimum 5 lat oraz posiadały licencję w zakresie międzynarodowego transportu rzeczy.

W wyniku analizy danych otrzymano listę 705 przedsiębiorstw, które stanowiły 36,3% wszystkich jednostek posiadających licencję w 2014 r. Finalnie badanie przeprowadzono na grupie 184 przedsiębiorstw, dla których była możliwość uzyskania pełnych danych za badany okres. Szczegółowa charakterystyka badanej grupy została przedstawiona w tabeli 1.

W badaniu przyjęto, że zostaną zastosowane dwie techniki przeprowadzania badania ankietowego. Pierwszą była technika CAPI (*Computer Assisted Personal Interview*), wykorzystana na potrzeby badania podmiotów, które wyraziły zgodę na bezpośrednią rozmowę. Jako drugą zastosowano technikę CAWI (*Computer Assisted Web Interview*) dedykowaną dla podmiotów wyrażających zgodę na udział w badaniu jednak bez możliwości zapewnienia bezpośredniego kontaktu. Wyniki badania ankietowego zostały uzupełnione o dane dotyczące liczby pojazdów wykorzystywanych przez wszystkie przedsiębiorstwa w latach

2008–2014 za pośrednictwem danych udostępnionych przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego w Warszawie. Prezentowane wyniki stanowią część szerszej analizy uwarunkowań rozwojowych przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim oraz mają charakter częściowy. W celu opracowania danych zastosowano metody statystyki opisowej, co związane jest z brakiem losowego charakteru próby, a wyniki odnoszą się do badanych podmiotów.

Tabela 1. Informacje o próbie badawczej ankietowanych przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim, które wzięły udział w badaniu

Forma prawna	Przedsiębiorstwa zakwalifikowane do badania	Przedsiębiorstwa objęte badaniem	Udział (%) przedsiębiorstw objętych badaniem we wszystkich przedsiębiorstwach
Osoba fizyczna	506	76	15,0
Spółka akcyjna	0	0	-
Spółka cywilna	28	5	17,9
Spółka jawna	39	23	59,0
Spółka komandytowa	3	2	66,7
Spółka komandytowo-akcyjna	1	1	100,0
Sp. z o.o. – spółka komandytowa	2	1	50,0
Spółka z o.o.	126	76	60,3
Razem	705	184	26,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

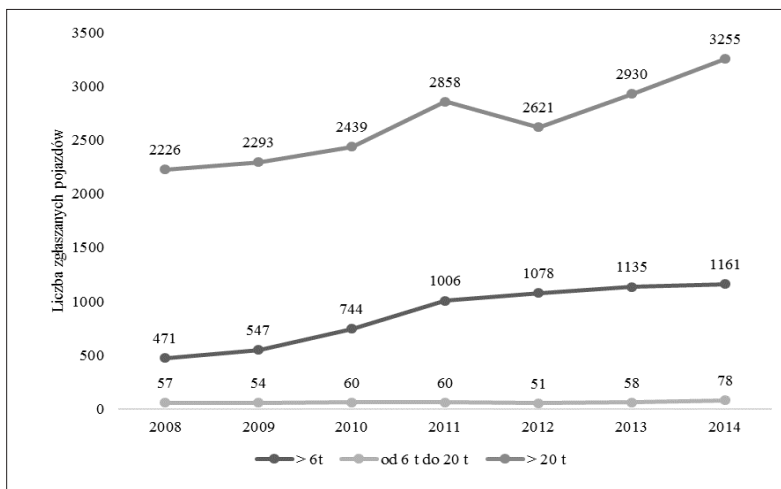
WPLYW STAWEK PODATKU OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH NA WIELKOŚĆ TABORU PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Konstrukcja podatków lokalnych umożliwia gminom na ich terenie prowadzenie określonej polityki fiskalnej w zakresie zwiększania lub zmniejszania obciążeń, jakie muszą ponosić przedsiębiorstwa. Sama wysokość podatku może być istotnym obciążeniem dla przedsiębiorstw szczególnie tych, które posiadają większą liczbę samochodów, ponieważ należna kwota podatku stanowi iloczyn liczby pojazdów oraz właściwej stawki podatkowej.

Według danych Głównego Inspektoratu Drogowego w 2014 r. do licencji międzynarodowych zgłoszonych było 121 965 pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) powyżej 20 t, co stanowiło 72,3% wszystkich zgłoszonych pojazdów w Polsce. Pod względem liczby dokonywanych zgłoszeń do licencji w województwie zachodniopomorskim tego typu pojazdy zajmowały

w całym badanym okresie pierwsze miejsce, a ich liczba wykazywała tendencję wzrostową (rys. 1).

Głównym rodzajem pojazdów wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym są ciągniki siodłowe, które wraz z naczepą dają możliwość wykonywania przewozów zestawem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) nie większej niż 40 ton.



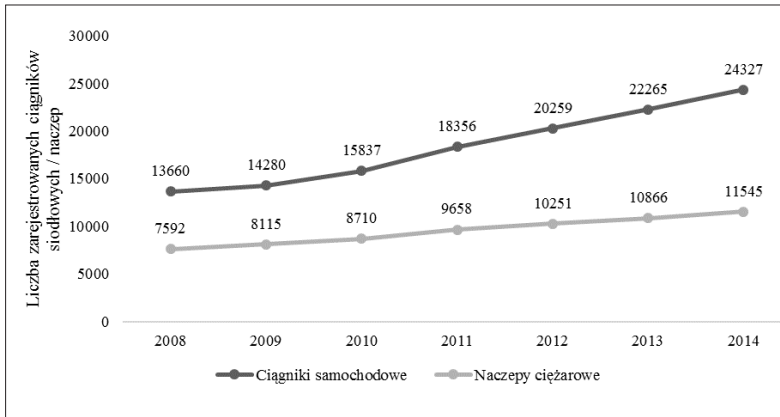
Rys. 1. Pojazdy zgłaszane do licencji międzynarodowej w województwie zachodniopomorskim według dopuszczalnej masy całkowitej w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Wykorzystanie w międzynarodowym transporcie drogowym ciągników samochodowych związane jest z ich licznymi zaletami w stosunku do zwykłych pojazdów ciężarowych. Mogą przewozić większe obciążenia, dzięki rozłożeniu ciężaru na większą liczbę osi oraz wykazują większą sprawność przy manewrowaniu. Zestawy takie są bardzo uniwersalne: do jednego ciągnika można przyłączać różnego rodzaju naczepy, przeznaczone do przewozu zupełnie różnych ładunków. Jest to bardzo korzystne ze względów ekonomicznych – w razie potrzeby zamiast kupna kolejnego samochodu z odpowiednim nadwoziem, wystarczy zakupić odpowiednią przyczepę. Zaczepienie i odczepienie naczepy od ciągnika zajmuje pracownikowi niewiele czasu.

W 2008 r. liczba ciągników siodłowych i samochodowych w województwie zachodniopomorskim wynosiła 13 660, natomiast do 2014 r. wzrosła do 24 327 sztuk. Analogiczna dynamika wzrostu dotyczyła również zarejestrowanych naczep, których w 2008 r. było 7592, natomiast w 2014 r. już 11 545 (rys. 2). W badanych przedsiębiorstwach głównym środkiem transportu były

również ciągniki samochodowe oraz naczepy. Tabor w takiej postaci był użytkowany w 98,1% firmach, z czego w 96,2% DMC zespołu pojazdów była większa niż 36 ton.



Rys. 2. Liczba zarejestrowanych ciągników siodłowych i naczep ciężarowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Należy także zaznaczyć, że liczba użytkowanych zestawów pojazdów w województwie zachodniopomorskim była większa niż wskazana w oficjalnych statystykach, ponieważ nie uwzględnia się w nich liczby pojazdów i naczep zakupionych poprzez kredyt i leasing. W przypadku finansowania zewnętrznego, pojazd w trakcie trwania umowy pozostaje własnością banku lub firmy leasingowej, tym samym rejestrowany jest w miejscowości, w której fundusz ma swoją siedzibę lub oddział.

Przedsiębiorstwa transportowe wykorzystujące zespół pojazdów w postaci ciągnika siodłowego oraz naczepy zobowiązane są opłacić podatek do środków transportowych dwukrotnie od każdego z elementów zestawu. Z zasady więc najważniejsze są dla nich dwa rodzaje stawek podatku od środków transportowych to podatek od ciągników siodłowych i balastowych przystosowanych do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton oraz podatek od przyczep i naczep, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton.

Wysokość stawek w gminach, na terenie których siedzibę miały badane przedsiębiorstwa była zróżnicowana. Jednocześnie stawki podatku w większości jednostek wykazywały tendencję wzrostową w latach 2008–2014. Najwyższa stawka podatku od ciągników samochodowych w 2008 r. występowała w gminie Sianów (2583,31 zł), co stanowiło równowartość maksymalnej kwoty, jaką w da-

nym roku mogła nałożyć rada gminy. Najniższa stawka podatku z kolei występowała w gminie Szczecinek i wynosiła 1413,00 zł. Oznacza to różnicę między najwyższą a najniższą stawką podatku na poziomie 1170,31 zł od jednego posiadanego samochodu.

Z kolei w 2014 r. najwyższa stawka podatku występowała w gminie Świnoujście (3097,00 zł) i stanowiła 99,1% maksymalnej stawki możliwej do zastosowania w danym okresie. Najniższa stawka natomiast została ustanowiona w gminie Łobez (1785,00 zł). W tym przypadku różnica między najwyższą a najniższą stawką wynosiła 1312,00 zł. Jednocześnie w latach 2008–2014 przeciętna wysokość stawki w analizowanych gminach wzrosła o 351,72 zł.

Wysokość stawek podatku od naczep w gminach, na terenie których siedzibę miały badane przedsiębiorstwa, była również bardzo zróżnicowana. Jednocześnie stawki podatku w większości jednostek wykazywały w latach 2008–2014 tendencję wzrostową. Najwyższa stawka podatku w 2008 r. występowała w gminie Złocieniec (1900,00 zł), co stanowiło 95,2% maksymalnej kwoty, jaką w danym roku mogła nałożyć rada gminy. Najniższa stawka podatku z kolei występowała w gminie Police i wynosiła 864,00 zł. Oznacza to różnicę pomiędzy najwyższą a najniższą stawką na poziomie 1036,00 zł.

Z kolei w 2014 r. najwyższa stawka podatku również występowała w gminie Złocieniec (2360,00 zł) i stanowiła 97,7% maksymalnej stawki możliwej do zastosowania w danym roku. Najniższa stawka została natomiast ustanowiona w gminie Stargard Szczeciński (984,00 zł). Różnica w tym okresie między najwyższą i najniższą stawką wynosiła 1376,00 zł. Z kolei w latach 2008–2014 przeciętna wysokość stawki w analizowanych gminach wzrosła o 222,15 zł.

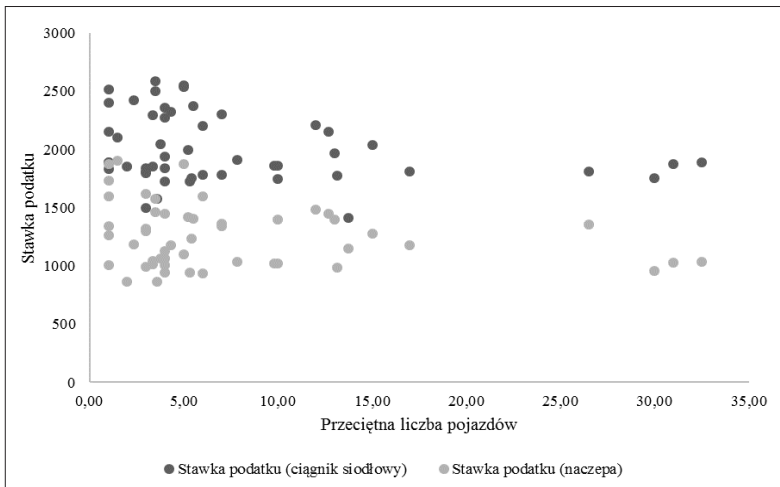
W ustalaniu kwot podatku od środków transportowych gminy stosowały różne strategie w tym zakresie w zależności od sytuacji budżetowej jednostki, a także polityki fiskalnej. Przeprowadzona analiza uchwał wskazuje, że najczęściej podwyżki stawek były związane ze wzrostem kwot limitów ogłaszanych przez Ministerstwo Finansów. W takiej sytuacji rady gmin podejmowały uchwały o procentowym podniesieniu stawek w zależności od zmiany stawek maksymalnych w danym roku.

Większe gminy na ogół uchwały niższą stawkę podatkową, choć nie stanowiło to reguły. W takiej sytuacji ważniejsza była sytuacja budżetowa. Większe ośrodki gospodarcze, z racji wyższych dochodów z innych źródeł, mogły stosować bardziej elastyczne stawki, natomiast mniejsze gminy bardzo często kierowały się koniecznością bilansowania budżetu.

Analiza występowania zależności między nominalną liczbą pojazdów posiadanych przez badane przedsiębiorstwa a wysokością stawek podatkowych nie wykazuje istnienia silnego związku. Najwięcej pojazdów posiadały przedsiębiorstwa zarejestrowane na terenie miasta Szczecin, miasta Koszalin, gminy Stargard Szczeciński oraz gminy Goleniów. Powiaty te charakteryzowały się umiarkowaną wysokością stawek podatku od środków transportowych. Ponadto przedsiębior-

stwa zarejestrowane w gminach oferujących niższe stawki podatku nie wykazywały większej liczby wykorzystywanych pojazdów, a także ich znaczącego przyrostu. Tak jak wcześniej wskazano, większa część przedsiębiorstw koncentruje się na obszarach większych ośrodków miejskich. Tym samym stosowanie odniesienia do stawek podatkowych jedynie nominalnej liczby pojazdów nie umożliwia pełnej analizy związku.

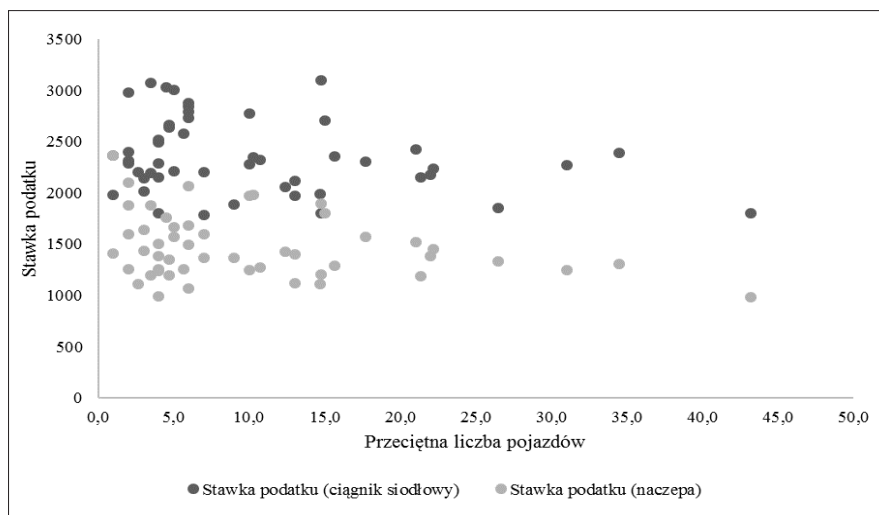
Bardziej miarodajnym wskaźnikiem w takiej sytuacji jest przeciętna liczby pojazdów przypadająca na przedsiębiorstwo. Wobec powyższego dokonano również porównania wartości przeciętnej ze stawką podatku od środków transportowych w gminach, w których przedsiębiorstwa posiadały swoją siedzibę. W 2008 r. współczynnik korelacji liniowej Pearsona dla wskazanych wartości wynosił: $-0,267$ w przypadku podatku od ciągników siodłowych oraz $-0,225$ dla podatku od naczep (rys. 3).



Rys. 3. Zależność pomiędzy liczbą wykorzystywanych pojazdów a wysokością stawek podatku od środków transportowych badanych przedsiębiorstw w 2008 r.

Źródło: opracowanie własne.

W 2014 r. wskazana wyżej tendencja utrzymywała się, a wskaźniki korelacji liniowej dla podatku od ciągników siodłowych oraz naczep wynosiły kolejno: $-0,282$ oraz $-0,297$ (rys. 4). Jednocześnie analiza danych dla całego badanego okresu wskazuje, że w latach 2008–2014 wartość współczynnika korelacji między przeciętną liczbą pojazdów posiadanych przez przedsiębiorstwa zarejestrowane na terenie danej gminy a stawką podatku od środków transportowych wykazywała słaby związek (wskaźnik korelacji liniowej wyniósł $-0,217$). W przypadku podatku od naczep wartość korelacji wynosiła w badanym okresie $-0,242$.



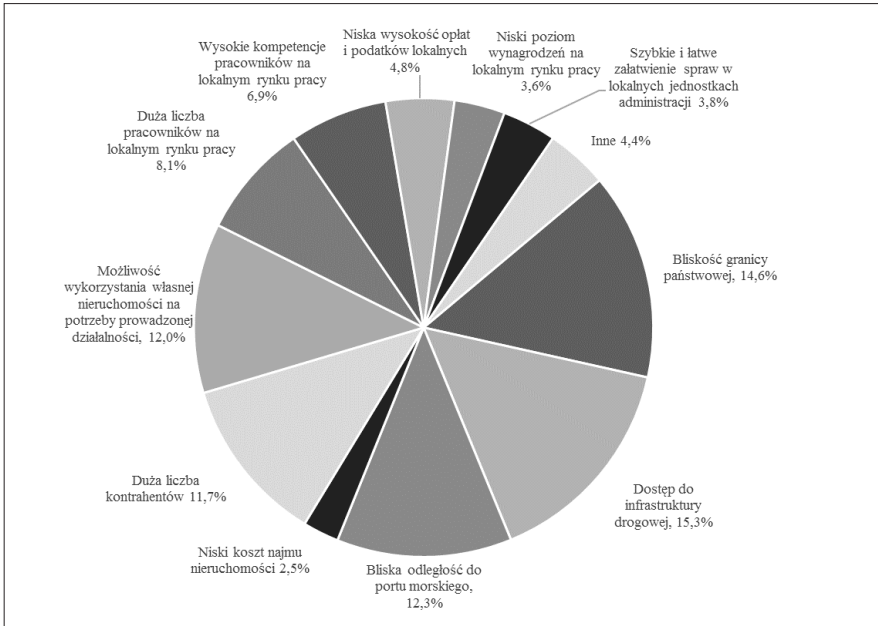
Rys. 4. Zależność pomiędzy liczbą wykorzystywanych pojazdów a wysokością stawek podatku od środków transportowych badanych przedsiębiorstw w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

Z badań ankietowych autora przeprowadzonych na omawianej grupie badawczej wynika, że najważniejszym czynnikiem decydującym o lokalizacji przedsiębiorstwa był przede wszystkim dostęp do infrastruktury drogowej (15,5%) oraz bliskość granicy państwowej (14,6%). Preferencyjną wysokość opłat i podatków lokalnych wskazało jedynie 4,8% badanych przedsiębiorstw (rys. 5).

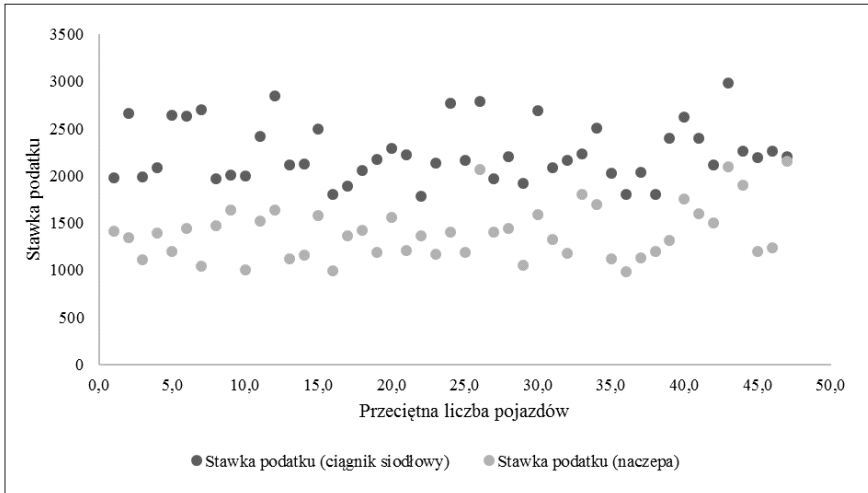
Otrzymane wyniki skłoniły autora do szerszej analizy zależności między wartością podatku od środków transportowych a przeciętną liczbą pojazdów posiadanych przez ogół przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie badanych gmin. Dzięki uprzejmości Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, który przekazał dane dotyczące liczby przedsiębiorstw oraz pojazdów przez nich posiadanych w 2012 r. możliwe było dokonanie analizy odnoszącej się do wszystkich przewoźników drogowych.

Porównanie liczby samochodów użytkowanych na terenie danej gminy przez przedsiębiorstwa transportowe oraz stawki podatku od środków transportowych nie wykazało istotnego związku. Wskaźnik korelacji liniowej Pearsona w przypadku podatku od ciągników siodłowych wynosił $-0,092$, natomiast dla podatku od naczep $-0,156$. Z kolei w przypadku porównania przeciętnej liczby pojazdów przypadających na przedsiębiorstwo i stawek podatkowych również nie zauważono występowania istotnego związku. Wskaźnik korelacji dla stawek podatku od pojazdów i naczep wynosił kolejno $0,081$ oraz $0,048$. Analiza rozrzutu została przedstawiona na rys. 6.



Rys. 5. Czynniki lokalizacji badanych przedsiębiorstw sektora transportowego w województwie zachodniopomorskim

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 6. Zależność między liczbą wykorzystywanych pojazdów a wysokością stawek podatków od środków transportowych w wybranych gminach województwa zachodniopomorskiego w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

W zakresie dokonanego porównania zarówno dla danych ogólnych, jak i odnoszących się do badanej grupy badawczej należy wskazać, że wysokość podatku od środków transportowych nie wpływała w znaczący sposób na wielkość posiadanej przez jednostki taboru, w ujęciu ilościowym. Siła wykazanej korelacji z punktu widzenia literatury przedmiotu jest zbyt słaba, aby uznać jej istnienie za istotny czynnik determinujący zależność, zgodnie z którą niższa stawka podatku powoduje przyrost wielkości taboru.

Wynikać to może przede wszystkim z tego, że znaczna część przedsiębiorców transportowych korzysta z leasingowanych pojazdów i nacze, tym samym wartość opłacanego podatku zależna jest od siedziby leasingodawcy i wliczana jest do opłat leasingowych. W takiej sytuacji przewoźnik nie ma więc zasadniczego wpływu na jej wysokość. Inną przyczyną przedstawionego stanu rzeczy jest koncentracja podmiotów transportowych na obszarze większych miast regionu. Firma tym samym dokonując swojej lokalizacji w określonym miejscu bierze inne czynniki pod uwagę, jak choćby infrastrukturę drogową czy portową, natomiast w mniejszym stopniu uwzględnia opodatkowanie środków transportowych.

Sama konstrukcja podatku od środków transportowych nie skłania przedsiębiorstw choćby do zakupu nowocześniejszych pojazdów. Wynika to z określania stawek podatkowych jedynie na podstawie masy pojazdu oraz liczby osi. Zmiana sposobu opodatkowania na taki, który wynagradzałby przedsiębiorstwom zakup nowocześniejszych i bardziej przyjaznych środowisku pojazdów, mogłaby być instrumentem stymulującym inwestycje, a jednocześnie przyczyniającym się do zmniejszania efektów środowiskowych transportu drogowego.

Można więc uznać, że obniżka podatku od środków transportowych nie stanowi istotnego elementu, który zwiększałby inwestycje przedsiębiorstw transportowych na terenie gminy, jak również nie przyczyniałby się do zwiększenia się liczby nowych podmiotów. Niemniej jednak polityka lokalnych władz w zakresie wysokości podatków lokalnych może poprawiać warunki finansowe lokalnych przedsiębiorstw transportowych. Niższe opodatkowanie środków produkcji prowadzi do większych zysków jednostki. Tym samym środki przeznaczone na opłacenie podatków może ona przeznaczyć na inwestycje.

Jednocześnie różnice w wysokości opodatkowania w poszczególnych gminach nie są w stanie rekompensować innych istotnych czynników wpływających choćby na lokalizację przedsiębiorstw transportowych. Nie będą wobec tego w znaczącym stopniu skłaniać przedsiębiorstwa do przenoszenia swojej siedziby.

Wobec powyższych argumentów można stwierdzić, że założona hipoteza wskazująca, iż stawki podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor nie znajduje potwierdzenia w otrzymanych wynikach. Mając na uwadze zaprezentowane argumenty należy z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że oczekiwania dotyczące stymulacyjnego oddziaływania

bodźców fiskalnych w relacji do podatku od środków transportowych nie znajdują przełożenia w praktyce przedsiębiorstw transportowych. Siła oddziaływania bodźca fiskalnego polegającego na obniżce stawek podatkowych, w tym podatku jest mocno ograniczona. Jednocześnie gminy, które bardzo często muszą równoważyć swoje budżety, a znajdują się w dogodnych lokalizacjach geograficznych, nie będą skłonne do nadmiernego obniżania stawek podatkowych.

BIBLIOGRAFIA

- Engen E., Skinner J., 1996, *Tax Policy in the Real World*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Goettel A., Goettel M., Lemonnier M., Orłowski J., 2011, *Instytucje prawa cywilnego w konstrukcji prawnej podatków*, Wolters Kluwer, Warszawa.
- Ickiewicz J., 2008, *Podatkowe i niepodatkowe obciążenia przedsiębiorstw*, Wydawnictwo PWE, Warszawa.
- Kamiński R., 2003, *Stymulowanie rozwoju gospodarczego*, Agencja Wydawniczo-Reklamowa MT, Warszawa.
- Levine R., Renelt D., 1994, *Sensitivity Analysis of Cross-Country Growth Regressions*, „The American Economic Review”, No. 4.
- Liszewski R., Dowgier G. (red.), 2012, *Stanowienie i stosowanie lokalnego prawa podatkowego*, TEMIDA2, Białystok.
- Podstawka M., 2008, *Podatek dochodowy od osób fizycznych a wzrost gospodarczy*, „Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie. Problemy Rolnictwa Światowego”, nr 5.
- Pomorska A., 2013, *Kierunki reformy polskiego systemu podatkowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Skica T., 2008, *Instrumenty wspierania przedsiębiorczości przez samorząd terytorialny*, „Samorząd Terytorialny”, nr 2.
- Szcześnie W., 2001, *Firma w otoczeniu fiskalnym*, Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Wołowicz T., Reško F., 2012, *Obniżki stawek podatkowych do celów stymulacyjnych, a założenia racjonalnej strategii podatkowej gminy*, „Toruński Rocznik Podatkowy”, nr 2.

Streszczenie

Przedsiębiorstwo transportowe, tak jak każda jednostka gospodarcza, zobowiązane jest do ponoszenia obciążeń podatkowych. Opodatkowanie to niezwykle złożone zjawisko społeczne, gospodarcze, a także polityczno-ustrojowe i prawne, wymagające rozpatrywania z rozmaitych punktów widzenia. Struktura systemu podatkowego może zmieniać rzeczywiste decyzje dotyczące wielkości inwestycji, rodzaju aktywów, które są przedmiotem inwestowania, a także wyboru miejsca lokalizacji inwestycji. Przedsiębiorstwa transportowe poza standardowymi obciążeniami publiczno-prawnymi, które ponosi większość jednostek gospodarczych zobowiązane są do ponoszenia podatku od środków transportowych. Celem niniejszego artykułu była analiza, w jakim stopniu podatek ten wpływa na decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Na potrzeby badania założono następującą hipotezę badawczą: *Stawki opłat drogowych*

i podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor. Materiał badawczy obejmował dane ilościowe i jakościowe dotyczące 184 przedsiębiorstw transportowych mających swoją siedzibę w województwie zachodniopomorskim. Dobór grupy badawczej był celowy, a przeprowadzone badanie pozwoliło na zebranie danych dotyczących 26,1% jednostek spełniających założenia badania. W przeprowadzonej analizie zastosowano metody statystyki opisowej oraz analizy ekonomicznej. W przeprowadzonym badaniu nie stwierdzono związku pomiędzy liczbą samochodów użytkowanych na terenie danej gminy przez badane przedsiębiorstwa transportowe oraz stawką podatku od środków transportowych. Uzyskane wyniki wskazują, że w przypadku badanej grupy podmioty z gmin gdzie podatek był niższy nie zwiększały swojego taboru w większym stopniu niż te, w których stawki podatku były wyraźnie wyższe. Rezultaty badania pozwalają z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że oczekiwania dotyczące stymulacyjnego oddziaływania bodźców fiskalnych w relacji do podatku od środków transportowych nie znajdują przełożenia w praktyce przedsiębiorstw transportowych. Wobec powyższych argumentów można uznać, że założona hipoteza okazała się błędna.

Słowa kluczowe: transport drogowy, podatek od środków transportowych, rozwój przedsiębiorstw.

The impact of tax on means of transportation on the activities of international road carriers in the West Pomeranian voivodeship

Summary

A transport company, just like any other economic unit, is obliged to pay taxes. Taxation is an extremely complex social, economic, political, constitutional and legal phenomenon that requires analysis from multiple perspectives. The structure of the tax system can change the actual decisions regarding the size of the investment, the type of assets that are being invested, and the choice of location of the investment. Transport enterprises, apart from the standard statutory charges incurred by most businesses, are obliged to pay tax on means of transport. The aim of this article was to analyze the extent to which this tax affects investment decisions made by transport companies in the West Pomeranian Voivodeship. For the purpose of the study, the following hypothesis was tested: the rates of road tolls and tax on means of transport can affect investments in the new fleet. The research material included quantitative and qualitative data on 184 transport companies based in the West Pomeranian Voivodeship. The selection of the research group was targeted. The research allowed to collect data on 26.1% of units that met the research criteria. The analysis used methods of descriptive statistics and economic analysis. The results of the research showed no relation between the number of cars used in a given commune by the surveyed transport companies and the tax rate on means of transport. The results obtained prove that in the case of the study group, entities from communes where the tax was lower did not increase their fleet to a greater extent than those where the tax rates were significantly higher. The results of the study allow to assume, with high probability, that expectations regarding the stimulating effect of fiscal stimuli in relation to the tax on transport means will not be reflected in the practice of transport companies. In the light of the above arguments, the hypothesis can be assumed to be proven wrong.

Keywords: road transport, tax on transport means, development of enterprises.

JEL:R48.