

Warszawa, dnia 10 lutego 2023 r.

Pani

**Elżbieta Witek**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

## Petycja

w sprawie zmiany ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 70)

Działając na podstawie art. 2 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870 z późn. zm.) Stowarzyszenie Polski Związek Szkoleniowy wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej petycję o dokonanie zmian legislacyjnych w przepisach ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 70) w zakresie dodania do art. 12 ust. 1 tej ustawy pkt. 6 w brzmieniu:

„6) pojazdów przystosowanych do nauki jazdy i egzaminowania będących w posiadaniu podmiotów, o których mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2021 r. poz. 1212 z późn. zm.), lub wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, o których mowa w art. 116 ust. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.)”

## Uzasadnienie

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 70) Opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają:

- 1) samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton;
- 3) ciągniki siodłowe i balastowe przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) ciągniki siodłowe i balastowe przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton;
- 5) 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;
- 6) przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego;
- 7) autobusy.

Podatek ten został nałożony na wszystkich posiadaczy ww. środków transportu w założeniu, że pojazdy te wykorzystywane są w mniejszym lub większym stopniu do wykonywania odpłatnego transportu drogowego osób lub rzeczy. Wiadomym jest, że wykonywanie takiego transportu, a w szczególności regularny przejazd obciążonymi pojazdami drogami lokalnymi przyczynia się do ich szybszego zużycia i ich przyspieszonej degradacji. Dlatego też słusznym rozwiązaniem jest podatkowa partycypacja posiadaczy takich pojazdów w budżecie lokalnych samorządów tak aby można było na bieżąco naprawiać i rozwijać lokalną infrastrukturę drogową.

Jednak ustawodawca zauważył, że w przypadku niektórych pojazdów, w szczególności tych nieużywanych do wykonywania transportu drogowego osób lub rzeczy, podatek ten nie powinien być pobierany. Stanowi o tym art. 12 przedmiotowej ustawy który wskazuje, że:

„Art. 12 1. Zwalnia się od podatku od środków transportowych:

- 1) pod warunkiem wzajemności - środki transportowe będące w posiadaniu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i innych misji zagranicznych, korzystających z przywilejów i immunitetów na podstawie ustaw, umów lub zwyczajów międzynarodowych, oraz członków ich personelu, jak również innych osób zrównanych z nimi, jeżeli nie są obywatelami polskimi i nie mają miejsca pobytu stałego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) środki transportowe stanowiące zapasy mobilizacyjne, pojazdy specjalne oraz pojazdy używane do celów specjalnych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym;
- 5) pojazdy zabytkowe, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

4. Rada gminy może wprowadzić inne zwolnienia przedmiotowe niż określone w ust. 1, z wyjątkiem zwolnień dotyczących pojazdów, o których mowa w art. 8 pkt 2, 4 i 6.”

W szczególności należy tu wskazać na zwolnienie od podatku od środków transportowych pojazdów specjalnych. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym są to pojazdy samochodowe lub przyczepy przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia. W pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji. Czyli są to pojazdy stricte przeznaczone do konkretnych celów, ale nie wykonujące przewozu drogowego osób lub rzeczy.

Pojazdy te nie występują w znacznej ilości i zwykle ich przejazdy nie są regularne, ale przede wszystkim, pomimo posiadania dopuszczalnej masy całkowitej powyżej 12 t. ich ładowność nie jest wykorzystywana. Są to zwykle, dźwigi, pojazdy asenizacyjne, podnośniki, lawety itp.

Podobna sytuacja występuje w przypadku pojazdów przystosowanych do nauki jazdy i egzaminowania. W szczególności tych wykorzystywanych w procesie kształcenia kierowców ciężarówek (kategoria C i C+E) oraz autobusów (kategoria D i D+E). Pojazdy te nigdy nie wykonują transportu drogowego osób lub rzeczy i zwykle poruszają się po drogach w ogóle nie obciążone. Niestety pomimo konieczności ich przystosowania do nauki jazdy i egzaminowania nie mogą być uznane za pojazdy specjalne, ponieważ sposób ich przystosowania nie ingeruje w przestrzeń ładunkową czy pasażerską. Pomimo to są to pojazdy przeznaczone do wykonywania funkcji specjalnej. Zadania wykonywane przez te pojazdy są zadaniami pośrednio na rzecz lokalnej społeczności. Są to też działania związane z edukacją obywateli i ich rozwojem zawodowym, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiemy, że w przypadkach kiedy pojazdami tymi nie jest wykonywana działalność transportowa, to płacony od lat podatek od środków transportu stanowi znaczący koszt w rocznym utrzymaniu takiego pojazdu.

Przyczynia się to do konieczności podnoszenia ceny za kurs na prawo jazdy, a więc ogranicza dostępność zawodu kierowcy. Ugruntowuje to złą sytuację wśród firm transportowych. Od kilku lat największe organizacje zrzeszające pracodawców transportu drogowego takie jak Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego czy Transport i Logistyka Polska alarmują o braku kierowców na rynku Polskim, co jest spowodowane między innymi wysokim kosztem uzyskania

uprawnień kierowcy w Polsce. Mając na względzie obecną sytuację ekonomiczną wiele osób odstępuje od pomysłu uzyskania uprawnień kierowcy zawodowego ze względu na koszty. Z drugiej strony przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców, zmuszeni do ponoszenia kosztów stały utrzymania sprzętu (w tym niezależnego od dochodu podatku od środków transportu), podnoszą ceny za kursy, albo rezygnują z prowadzenia tej części swojej działalności. Umożliwienie tym podmiotom zachowania lub rozwinięcia swojej działalności i jednocześnie obniżenie kosztów uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami ciężarowymi priorytetem dla

Warto zauważyć, że Polska jest liderem transportu drogowego w Unii Europejskiej. Mamy zarejestrowanych ponad milion pojazdów ciężarowych i autobusów, za które samorządy słusznie pobierają podatek od środków transportu.

Do szkolenia i egzaminowania wykorzystywanych jest około 1500 pojazdów w całej Polsce. Jest to średnio 4 pojazdy szkoleniowe powyżej 12 t na powiat. Daje to niewielki dochód Powiatowi, ale znacznie obciąża budżet małych przedsiębiorców niejednokrotnie przyczyniając się do likwidacji ostatnich w danym powiecie Ośrodków Szkolenia Kierowców szkolących kierowców zawodowych. Zamyka to także szansę na uzyskanie dobrze płatnego i potrzebnego polskiej gospodarce zawodu kierowcy. Dodatkowo należy wskazać, że byłaby to bardzo niewielka liczba pojazdów zwolnionych od podatku w skali prawie 4 milionów zarejestrowanych samochodów ciężarowych w skali całej Polski.

Mając na względzie podejmowane działania zmierzające do promocji zawodu kierowcy wnosimy niniejszą Petycję prosząc jednocześnie Posłów o przyjęcie proponowanego rozwiązania będącego jednoznacznym wsparciem dla Polskich przedsiębiorców szkoleniowych. Należy wskazać, że do tej pory likwidacja barier uniemożliwiających, albo utrudniających prowadzenie działalności gospodarczej była jednym z działań priorytetowych podejmowanych przez władzę ustawodawczą i wielokrotnie przyczyniała się do rozwoju poszczególnych branż. Mamy nadzieję, że proponowane przez nas rozwiązanie w podobny sposób wpłynie na rozwój branży transportowej.

Z poważaniem

Wiceprezes  
Polskiego Związku Szkoleniowego  
Zbigniew Papuga