Magdalena Miszczuk
Politechnika Lubelska

POZAUSTAWOWE ZWOLNIENIA W PODATKU OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH W GMINACH WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO W LATACH 2008–2009

Wstęp

Podatek od środków transportowych jest mało wydajnym fiskalnie podatkiem lokalnym zasilającym budżet gminy. W 2007 r. stanowił on 0,78% dochodów budżetowych samorządów gminnych (Rocznik 2008). Niemniej dla przedsiębiorcy, posiadającego znaczną liczbę samochodów ciężarowych czy autobusów, może stanowić istotne obciążenie. Stawki maksymalne w tym podatku wahają się w przedziale 704,61 PLN do 2691,81 dla 2009 r. (Obwieszczenie 2008). Jednocześnie ustawa o podatkach i opłatach lokalnych (1991), która reguluje przepisy podatku od środków transportowych, w zasadzie nie wprowadza żadnych zwolnień dla przedsiębiorców[1]. W związku z tym pożądane przez podmioty gospodarcze są zwolnienia wprowadzane przez gminę.

Samorząd terytorialny, będący beneficjentem niektórych podatków, nie może jednak swobodnie wprowadzać ulg i zwolnień w tych podatkach na swoim terenie. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w artykułach 87–89 określa, jaka pomoc państwa jest zgodna ze wspólnym rynkiem. Jest to na przykład: pomoc o charakterze socjalnym dla indywidualnych konsumentów, pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi, pomoc regionom, w których poziom życia jest nienormalnie niski, pomoc na wspieranie realizacji ważnych projektów będących przedmiotem wspólnego europejskiego zainteresowania czy pomoc przeznaczana na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych, o ile nie zmienia to warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Przedsiębiorcy zatem tylko w wyjątkowych

[1] Za zwolnienie jednak można uznać 100-procentową ulgę w podatku w przypadku wykorzystywania środka transportu do przewozów w transporcie kombinowanym.

okolicznościach mogą otrzymać taką pomoc. W traktacie zawarta jest jednocześnie delegacja dla rady do wydawania przepisów określających szczegółowo procedury egzekwowania zakazu pomocy przedsiębiorstwom, ale też pozwala na wprowadzenie pewnych kategorii pomocy (Skoczny 2005). Jednym z takich rozwiązań jest umożliwienie wprowadzenia regionalnej pomocy inwestycyjnej na podstawie rozporządzenia Komisji WE (2006). Na tej podstawie Rada Ministrów wydała rozporządzenie w sprawie udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną (2008). Rozporządzenie to zastąpiło poprzednie z 2007 r. Charakterystyczne jest to, iż w nowym rozporządzeniu obok zwolnień z podatku od nieruchomości dopuszczono możliwość wprowadzania zwolnień w podatku od środków transportowych. Gminy opierające się na tych uregulowaniach przy wprowadzaniu zwolnień w podatku od środków transportowych (również w podatku od nieruchomości) nie muszą wysyłać projektów uchwał i uzyskiwać akceptacji Komisji Europejskiej (Etel 2009).

Celem artykułu jest zbadanie, czy gminy wprowadziły nowe zwolnienia w podatku od środków transportowych, na podstawie przepisów rozporządzenia z 2008 r. Przedmiotem zainteresowania autorki jest też to, czy samorządy (np. sąsiadujące ze sobą) poprzez zwolnienia w tym podatku starają się być bardziej konkurencyjne od innych gmin i na swój teren przyciągnąć inwestorów zachęconych nowymi regulacjami. Badaniem objęto gminy województwa lubelskiego. Jest to jeden z najbardziej zacofanych regionów Unii Europejskiej. Szczególnie w tym regionie władze publiczne powinny zachęcać przedsiębiorców do inwestowania, stosując instrumenty dopuszczone we wspólnocie europejskiej. Tym bardziej że podmioty gospodarcze przypisują, jak wynika z badań Fliegera (2009), ulgom i zwolnieniom z podatku od środków transportowych dosyć wysoką ocenę spośród instrumentów finansowych wspierania przedsiębiorczości przez gminy.

Do badania posłużyły uchwały gmin województwa lubelskiego w zakresie zwolnień w podatku od środków transportowych. Okresem analizy objęto te uchwały, które były wydane i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego po wprowadzeniu nowego rozporządzenia (tj. po 27 sierpnia 2008 r.) do połowy grudnia 2009 r.

1. Zasady przyznawania przedsiębiorcom regionalnej pomocy inwestycyjnej w podatku od środków transportowych

Regionalna pomoc inwestycyjna może być udzielana przez gminy przedsiębiorcom, jeśli podejmą nową inwestycję lub utworzą, w związku z nową inwestycją, miejsca pracy. W Rozporządzeniu Rady Ministrów z 2008 r. wymienione są szczegółowo warunki, jakie musi spełniać uchwała gminy, aby zwolnienie z podatku od środków

transportowych nie wymagało notyfikacji Unii Europejskiej[2]. Samorządy lokalne muszą więc w taki sposób określić uchwałę w sprawie zwolnienia, aby jej regulacje zaostrzały, a nie liberalizowały wymogi zawarte w tym rozporządzeniu. Ponadto uchwała podejmowana przez gminę powinna konkretyzować na podstawie przepisów rozporządzenia zasady udzielania zwolnień, na przykład poprzez określenie minimalnego poziomu inwestycji uprawniającego do zwolnienia (Dowgier i Popławski 2007). Ta konkretyzacja nie może oznaczać, że tylko przedsiębiorcy należący do niektórych sektorów mogą korzystać ze zwolnienia. Paragraf 3 Rozporządzenia (2008) zobowiązuje bowiem do uzyskiwania notyfikacji Komisji Europejskiej te samorządy, które w swoich uchwałach będą przewidywały zwolnienia dla konkretnych sektorów (z wyjątkiem sektora turystyki). Jednocześnie przepisy rozporządzenia nie pozwalają zwalniać przedsiębiorców z następujących sektorów: rybołówstwa i akwakultury, budownictwa okrętowego, górnictwa węgla, hutnictwa żelaza i stali, włókien syntetycznych, rolnictwa (związanego z produkcją pierwotną), działalności związanej z wytwarzaniem i obrotem produktami mającymi imitować lub zastępować mleko i jego przetwory.

Pomoc publiczna, wynikająca ze zwolnień w podatku od środków transportowych wprowadzanych na podstawie rozporządzenia (2008), może być obliczana w odniesieniu do kosztów inwestycji w środki trwałe oraz w wartości niematerialne i prawne, które są związane z nową inwestycją lub kosztami utworzenia miejsc pracy związanych z realizacją nowej inwestycji. Poszczególne kategorie kosztów kwalifikujące się do objęcia ich pomocą określone są dość szeroko i obejmują:

- cenę nabycia własności gruntów lub prawa ich wieczystego użytkowania;
- cenę nabycia albo koszt wytworzenia środków trwałych, takich jak budowle i budynki, oraz ich wyposażenie związane z prowadzeniem działalności gospodarczej, w szczególności: maszyny i urządzenia, w tym systemy i sieci teleinformatyczne, narzędzia, przyrządy i aparaturę, wyposażenie techniczne do prac biurowych, urządzenia infrastruktury technicznej i telekomunikacyjnej;
- cenę nabycia wartości niematerialnych i prawnych, takich jak: ponoszonych na nabycie patentu, licencji, *know-how*, z tym że przedsiębiorca, chcąc zaliczyć je do kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą, musi spełnić pewne warunki: wykorzystywać je wyłącznie w przedsiębiorstwie, w którym realizowana jest inwestycja, muszą one podlegać amortyzacji, nabyte zostaną od osób trzecich na warunkach rynkowych i będą stanowić aktywa przedsiębiorstwa przez co najmniej pięć lat (w małych i średnich przedsiębiorstwach – trzy lata); pomoc regionalna związana z inwestycjami w wartości niematerialne i prawne jest ograniczona do wysokości 50% całkowitych kosztów (z wyjątkiem małych i średnich przedsiębiorstw);
- koszty związane z najmem lub dzierżawą gruntów, budynków i budowli pod warunkiem wynajmowania (wydzierżawiania) tych nieruchomości co naj-

[2] Przepisy tego rozporządzenia w przeważającej części powielają uregulowania rozporządzenia z 2007 r. Stąd też interpretacje przepisów poprzedniego aktu prawnego są aktualne.

mniej pięć lat (w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw co najmniej trzy lata), licząc od przewidywanego terminu zakończenia nowej inwestycji, a pozostałych aktywów (np. maszyn czy urządzeń), gdy zostaną nabyte z upływem okresu najmu lub dzierżawy, przy czym aktywa nabywane przez przedsiębiorców powinny być nowe; nie dotyczy to małych i średnich przedsiębiorców oraz nabycia przedsiębiorstwa.

W przypadku przedsiębiorcy sektora transportu do kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą niezaliczane są wydatki na zakup środków transportowych, co może przyczynić się do mniejszego zainteresowania przedsiębiorców zwolnieniami w podatku od środków transportowych.

Samorządy zwalniające przedsiębiorców z podatku od środków transportowych muszą uwzględnić górny pułap pomocy. Jest on zróżnicowany w zależności od tego, w którym regionie taka pomoc jest udzielana. Istotne jest też dla określenia pułapu pomocy, jakiego przedsiębiorcy ta pomoc dotyczy. W zależności od regionu intensywność pomocy sięga 30, 40 lub 50%, a pułapy te są dodatkowo podwyższane dla małych i średnich przedsiębiorstw (odpowiednio o 20 i 10 punktów procentowych). Najwyższy, 50-procentowy pułap intensywności regionalnej pomocy inwestycyjnej, możliwy jest do zastosowania w regionach słabiej rozwiniętych gospodarczo i obejmuje następujące województwa: lubelskie, podkarpackie, warmińsko-mazurskie, podlaskie, świętokrzyskie, opolskie, małopolskie, lubuskie, łódzkie i kujawsko-pomorskie. Niższy, 40-procentowy pułap dotyczy województw: dolnośląskiego, pomorskiego, śląskiego, wielkopolskiego, zachodniopomorskiego i od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2010 r. województwa mazowieckiego (z wyłączeniem miasta Warszawy). Najniższy, 30-procentowy pułap odnosi się do miasta stołecznego Warszawa oraz od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2013 r. do województwa mazowieckiego (Zenc 2007).

Ważnym ograniczeniem w korzystaniu ze zwolnienia z podatku od środków transportowych, na podstawie przepisów rozporządzenia, jest zobowiązanie przedsiębiorcy do pokrycia ze środków własnych lub z innych niż środki publiczne co najmniej 25% kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą. Dodatkowo dofinansowaną inwestycję, zwolniony z podatku przedsiębiorca musi utrzymać przez co najmniej pięć lat (dla małych i średnich przedsiębiorstw – trzy lat). Natomiast korzystanie ze zwolnienia, z tytułu utworzenia nowych miejsc pracy, jak regulują przepisy rozporządzenia (2008), nakłada na przedsiębiorcę utworzenie ich w okresie trzech lat od zakończenia inwestycji, a utrzymanie zwiększonego zatrudnienia przez okres co najmniej pięciu lat (dla małych i średnich przedsiębiorstw – trzy lata).

Przytoczone regulacje w uchwałach gmin nie są powtarzane, ale zwolnienie z podatku od środków transportowych przedsiębiorca uzyska tylko wtedy, gdy będzie spełniał wymogi rozporządzenia oraz konkretne uregulowania zawarte w uchwałach samorządowych.

2. Charakterystyka badanych gmin

Badaniem objęto wszystkie gminy województwa lubelskiego w liczbie 209 (172 gminy wiejskie, 21 gmin miejsko-wiejskich i 16 miejskich) oraz cztery miasta na prawach powiatu leżące w granicach administracyjnych województwa (razem 213 jednostek samorządowych). Te ostatnie włączono do badania ze względu na to, że również, jak inne samorządy lokalne, uchwalają stawki i zwolnienia z podatku od środków transportowych.

Badana grupa gmin jest znacznie zróżnicowana pod względem ludności i potencjału dochodowego. Tabela 1 ukazuje to zróżnicowanie odnośnie do liczby mieszkańców w zależności od typu gminy.

Tabela 1. Zróżnicowanie gmin województwa lubelskiego pod względem liczby mieszkańców w 2008 r.

Liczba mieszkańców	Liczba gmin danego typu			
	wiejskie	miejsko-wiejskie	miejskie	miasta na prawach powiatu
Do 2500	3			
Powyżej 2500 do 5000	67		2	
Powyżej 5000 do 10000	86	11	1	
Powyżej 10000 do 20000	15	8	6	
Powyżej 20000 do 50000	1	2	7	
Powyżej 50000 do 100000				3
Powyżej 100000				1

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Wykonanie 2009).

Ludność w badanych gminach, jak wskazuje tabela 1, rozłożona jest nierównomiernie. Miasta na prawach powiatu, gminy miejskie i miejsko-wiejskie mają zdecydowanie większą liczbę mieszkańców niż gminy wiejskie. Tylko jedna z tych ostatnich, gmina wiejska Zamość, ma liczbę ludności przekraczającą 20 000. Rozkład populacji ma swoje konsekwencje w kształtowaniu się potencjału dochodowego badanych gmin. Tabela 2 ilustruje zróżnicowanie gmin województwa lubelskiego ze względu na dochody budżetowe.

Tabele 1 i 2 wskazują na ścisłą zależność dochodów gmin od liczby ludności. Gmina wiejska o najmniejszej populacji – Podedwórze – jest również gminą z najmniejszymi dochodami budżetowymi. Z kolei miasto Lublin, o liczbie mieszkańców przekraczającej 300 tysięcy, ma również dochody wielokrotnie większe niż Podedwórze.

Tabela 2. Zróżnicowanie gmin województwa lubelskiego pod względem dochodów budżetowych w 2008 r.

Dochody w mln zł	Liczba gmin danego typu			
	wiejskie	miejsko-wiejskie	miejskie	miasta na prawach powiatu
Do 5	1			
Powyżej 5 do 10	53		1	
Powyżej 10 do 15	65	3	1	
Powyżej 15 do 20	34	6	1	
Powyżej 20 do 30	16	7	1	
Powyżej 30 do 50	3	4	6	
Powyżej 50 do 100		1	5	
Powyżej 100 do 500			1	3
Powyżej 500				1

Źródło: jak w tabeli 1.

Potencjał dochodowy jest ściśle związany z wielkością wpływów z podatków lokalnych, które są niekiedy istotnym źródłem dochodów budżetowych. W gminach miejskich podatki i opłaty samorządowe stanowią 20,98% dochodów budżetowych, w miastach na prawach powiatu 16,7%, w miejsko-wiejskich 14,14% oraz w wiejskich 12,91% (Wykonanie 2009). Głównym źródłem tych dochodów jest podatek od nieruchomości i rolny. Podatek od środków transportowych nie jest wydajny fiskalnie i w każdym typie gmin jego udział nie przekracza 1% dochodów budżetowych. Indywidualnie jednak rozpatrując, można znaleźć gminy, które uzyskują ponadprzeciętne dochody z tego podatku. W gminach miejskich sześć samorządów ma wpływy z podatku od środków transportowych przekraczające 1% dochodów budżetowych ogółem, w miastach na prawach powiatu tylko miasto Lublin ma dochody z tego podatku na poziomie ponad 1% dochodów budżetowych, w miejsko-wiejskich są to trzy gminy, a w wiejskich 13. Wśród tych ostatnich jest gmina Trzebieszów, swoista rekordzistka, która w 2008 r. uzyskała wpływy z podatku od środków transportowych stanowiące 2,82% dochodów ogółem. W gminach wiejskich są też takie, które mają znikome dochody z tego tytułu nieprzekraczające 0,1%. Najniższy odsetek dochodów z tego tytułu mają trzy gminy wiejskie: Jeziorzany, Kodeń i Nielisz. Udział podatku od środków transportowych w ich dochodach stanowi tylko 0,02%.

Niskie wpływy z podatku od środków transportowych mogą spowodować, że duża część samorządów nie będzie zainteresowana wprowadzaniem zwolnień w tym podatku jeszcze bardziej uszczuplających ich dochody. Innym względem,

którym mogą się kierować gminy, może być to, iż w danej gminie jest tak mało przedsiębiorców posiadających środki transportowe podlegające opodatkowaniu, że wprowadzanie zwolnień wydaje się niecelowe.

3. Zwolnienia w podatku od środków transportowych stanowiące regionalną pomoc inwestycyjną w gminach województwa lubelskiego

W badanym okresie 35 gmin województwa lubelskiego wprowadziło zwolnienia z podatku od środków transportowych na swoim terenie. W większości przypadków zwolnienia te dotyczyły środków transportowych będących w posiadaniu jednostek organizacyjnych gminy, pojazdów straży pożarnej bądź autobusów służących przewożeniu dzieci i młodzieży do szkół i przedszkoli. Niekiedy w ramach pomocy *de minimis* zwalniano samochody ciężarowe wykorzystywane w rolnictwie. Zwolnienia stanowiące regionalną pomoc inwestycyjną zastosowało w podatku od środków transportowych jedynie miasto na prawach powiatu Biała Podlaska.

Rada Miasta Biała Podlaska dosyć szybko, bo już 26 września 2008 r., uchwaliła uchwałę (Uchwała 2008) uwzględniającą nowe przepisy dotyczące regionalnej pomocy inwestycyjnej w podatku od środków transportowych[3]. Uchwała ta zwalnia z tego podatku środki transportowe należące do przedsiębiorców, którzy podejmują na terenie miasta nowe inwestycje lub utworzyli nowe miejsca pracy w związku z nowymi inwestycjami. Oznacza to, iż przedsiębiorca może skorzystać ze zwolnienia nawet wtedy, gdy rozpoczyna nową inwestycję, a nie tworzy nowych miejsc pracy.

Konkretne uregulowania w uchwale wskazują, że samorząd zaostrzył warunki udzielania zwolnień od podatku od środków transportowych w stosunku do rozporządzenia. Przede wszystkim ograniczył okres, w którym podmiot gospodarczy może korzystać ze zwolnienia do 24 miesięcy. Nie mogą też być zwolnieni ci przedsiębiorcy, których inwestycje związane są z budową obiektów handlowych, stacji paliw i banków. Ponadto uchwała wprowadza wymóg, aby inwestycja zakończona została w ciągu trzech lat od zgłoszenia zamiaru korzystania z pomocy.

Przepisy uchwały regulują ściśle, jakie minimalne nakłady finansowe muszą ponieść przedsiębiorcy na nową inwestycję, albo ile miejsc pracy muszą utworzyć w związku z tą inwestycją, żeby skorzystać ze zwolnienia. Wartość nakładów inwestycyjnych oraz liczba nowych miejsc pracy uzależnione zostały od wielkości podmiotu gospodarczego występującego o zwolnienie z podatku od środków transportowych. Wymogi te kształtują się następująco:

[3] Przepisy uchwały również dotyczą podatku od nieruchomości, a przedmiotem zwolnienia są grunty, budynki i budowle przedsiębiorców spełniających wymogi uchwały.

- mikroprzedsiębiorca musi ponieść nakłady finansowe w wysokości przekraczającej równowartość 50 tysięcy euro, albo utworzyć co najmniej pięć nowych miejsc pracy związanych z nową inwestycją,
- mały przedsiębiorca z kolei powinien przeznaczyć na nową inwestycję równowartość ponad 250 tysięcy euro, albo utworzyć co najmniej 10 nowych miejsc pracy związanych z nową inwestycją,
- średni przedsiębiorca zobowiązany jest do wydatkowania na nową inwestycję kwoty przekraczającej równowartość 1 miliona euro, albo utworzenia 25 nowych miejsc pracy utworzonych w związku z tą inwestycją,
- pozostali przedsiębiorcy muszą przeznaczyć na nową inwestycję więcej niż równowartość 5 milionów euro, albo utworzyć co najmniej 100 nowych miejsc pracy związanych z tą inwestycją.

Nietrudno zauważyć, iż władze samorządowe łagodniej traktują mniejszych przedsiębiorców. Jest to zrozumiałe, gdyż dysponowanie mniejszym kapitałem utrudnia realizację bardzo dużych inwestycji. Można zatem przyjąć, że takie regulacje nie kłócą się z zasadami sprawiedliwości i czynią dostępne zwolnienia w podatku od środków transportowych również dla mikroprzedsiębiorców. Można mieć jedynie wątpliwości, czy przedsiębiorcy będą korzystać ze zwolnienia w podatku od środków transportowych, jeśli spełniając wymogi uregulowań zawartych w uchwale, mogą być zwolnieni z bardziej ich obciążającego podatku od nieruchomości. Same gminy, nie wprowadzając zwolnień w podatku od środków transportowych, nie bardzo wierzą, iż przedsiębiorcy posiadający samochody ciężarowe, przyczepy, naczepy czy autobusy skorzystają ze zwolnienia w tym podatku. Warto dodać, że równolegle prowadzone badania na grupie 20 miast województwa lubelskiego, w zakresie wprowadzania zwolnień w podatku od nieruchomości, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, wykazały, że jedynie trzy miasta wprowadziły takie zwolnienia na podstawie rozporządzenia, z tym że jedno z nich, miasto Lublin, ograniczyło możliwość korzystania ze zwolnienia tylko dla przedsiębiorców realizujących nowe inwestycje związane z budową wielopoziomowych parkingów i wielopoziomowych garaży. Zatem wydaje się, że gminy niechętnie w ogóle wprowadzają na swoim terenie tego typu zwolnienia.

Zakończenie

Analiza uchwał gmin województwa lubelskiego dotyczących zwolnień w podatku od środków transportowych wskazuje, że samorządy, z wyjątkiem miasta Biała Podlaska, nie wprowadziły na swoim terenie zwolnień stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną. Brak zainteresowania władz lokalnych dla wspierania przedsiębiorczości poprzez wprowadzanie takich zwolnień wydaje się niezrozumiałe. Zwolnienia te nie wymagają zgody Komisji Europejskiej na ich wprowadzenie,

a więc nie wymagają szczególnych zabiegów ze strony samorządów. Poza tym skierowane do przedsiębiorców już funkcjonujących mogą potencjalnie zachęcać do nowych inwestycji na terenie gminy, a nowych – przyciągnąć do lokalizowania swojej działalności właśnie w tej gminie.

Na podstawie przeprowadzonego badania nie można też wyciągnąć jakichkolwiek wniosków, co do zachowań konkurencyjnych między samorządami w zakresie wprowadzania rozwiązań korzystniejszych niż sąsiadujące gminy. Pewnym usprawiedliwieniem braku zwolnień stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną jest to, iż wpływy z podatku od środków transportowych w gminach stanowią nieznaczny odsetek dochodów ogółem, więc trudno podjąć decyzję o uszczupleniu i tak nikłych dochodów. Poza tym nie można też mówić o przemyślanej polityce podatkowej gmin skierowanej do przedsiębiorców w gminach, w których być może podmiotów gospodarczych, będących podatnikami podatku od środków transportowych, jest niewielu, o czym świadczy np. tylko 0,02-procentowy udział tego podatku w dochodach budżetowych ogółem w niektórych samorządach. Warto dodać również to, że zgodnie z przepisami ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, gmina nie może zwalniać z podatku od środków transportowych samochodów ciężarowych o masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton, ciągników siodłowych i balastowych o masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton, przyczep i naczep łącznie z pojazdem silnikowym równej lub wyższej niż 12 ton. Natomiast takimi zwolnieniami byliby bardziej zainteresowani podatnicy, gdyż na te właśnie środki transportu stawki podatku są najwyższe.

Ważnym argumentem za niewprowadzaniem zwolnień w podatku od środków transportowych może być fakt, iż istnieje i istniała wcześniej możliwość wprowadzenia takich zwolnień w podatku od nieruchomości, który płacą w zasadzie wszyscy przedsiębiorcy, a nie tylko przedsiębiorstwa transportowe. Miasto Biała Podlaska zresztą w ramach jednej uchwały wprowadziło zwolnienia stanowiące regionalną pomoc inwestycyjną w podatku od nieruchomości i od środków transportowych.

Reasumując, można stwierdzić na podstawie analizy uchwał, że przepisy (Rozporządzenia 2008) będą rzadko wykorzystywane przez gminy, tym bardziej że regulacja ta ma ograniczony czas obowiązywania – do końca 2013 r. Poza tym w kontekście funkcjonowania takich samych przepisów odnośnie do podatku od nieruchomości przedsiębiorcy rzadko będą się decydowali na korzystanie ze zwolnień w podatku od środków transportowych. Zwolnienia w tym pierwszym podatku będą na pewno korzystniejsze, gdyż środki transportowe obciążone najwyższymi stawkami i tak nie mogą być zwalniane.

Bibliografia

Dowgier R., Popławski M. (2007), *Uchwała w sprawie zwolnień w podatku od nieruchomości stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną*, Przegląd Podatków Lokalnych i Finansów Samorządowych nr 11.

Etel L. (2009), *Pomoc publiczna w uchwałach podatkowych rad gmin*, Finanse Komunalne nr 10.

Flieger M. (2009), *Ocena gminnych instrumentów wspierania przedsiębiorczości*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, rocz. LXXI, zeszyt 1.

Obwieszczenie Ministra Finansów z 29 lipca 2008 r. w sprawie górnych granic stawek kwotowych podatków i opłat lokalnych w 2009 r. (2008), MP nr 59, poz. 531.

Rocznik Statystyczny 2008 (2009), GUS, Warszawa.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1628/2006 z 24 października 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu w odniesieniu do regionalnej pomocy inwestycyjnej (2006), DzUrz. WE L 302 z 1.11.2006.

Rozporządzenie Rady Ministrów z 5 sierpnia 2008 r. w sprawie udzielania zwolnień od podatku od nieruchomości i od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną (2008), DzU nr 146, poz. 927.

Skoczny T. (2005), *Zakaz antykonkurencyjnej pomocy państwa,* w: J. Barcz (red.), *Prawo Unii Europejskiej. Prawo materialne i polityki*, wyd. II, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa, s. II – 421 – 448.

Uchwała Rady Miasta Biała Podlaska z 26 września 2008 r. w sprawie zwolnień od podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną (2008), Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego nr 125, poz. 2953 z późniejszą uchwałą zmieniającą.

Wykonanie budżetów jednostek samorządu terytorialnego woj. lubelskiego (2009), Regionalna Izba Obrachunkowa w Lublinie, Zeszyty Problemowe, nr 53.

Zenc R. (2007), *Reforma zasad udzielania pomocy publicznej,* Przegląd Podatków i Finansów Samorządowych nr 2.

NON-STATUTORY EXEMPTIONS FROM TAX ON MEANS OF TRANSPORT IN THE GMINAS OF THE LUBELSKIE VOIVODSHIP IN THE YEARS 2008–2009

Summary

Gmina local governments may, without obtaining EU notification, introduce local tax exemptions as a form of regional investment aid. Relevant provisions came into force in August 2008 with respect to tax exemptions from means of transport. The aim of this study is to determine whether gminas took advantage of such benefits.

The resolutions adopted by all 213 gminas of the Lubelskie Voivodship in the years 2008-2009 were analysed in the study. The results indicate that the town of Biała Podlaska was the only gmina to introduce such tax exemptions as a measure aiding regional investments. Lack of any interest on the part of gminas in supporting entrepreneurship in this way may stem from the fact that this tax constitutes an insignificant if not marginal part of revenues, and any cuts in this area are rather unthinkable. Exemptions from property tax, a option available to gminas, appears to be a more efficacious instrument to boost regional investments.