

*KRZYSZTOF SZAŁUCKI\**

## **PODATEK OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH JAKO CZYNNIK LOKALIZACJI BAZ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH STUDIUM ZACHOWAŃ JEDNOSTEK GOSPODARCZYCH TRANSPORTU DROGOWEGO**

Rachunek kosztów własnych przedsiębiorstw transportowych jest zdominowany klasycznymi dla działalności przewozowej pozycjami kosztów materialnymi i wynagrodzeniowymi. Jednak w grupie kosztów finansowych transportu występuje wydatek, którego wartość – w określonych warunkach – staje się istotnym problemem decyzji kierowniczych. Kosztem tym jest podatek od środków transportowych, a problemem decyzyjnym – lokalizacja baz taboru transportowego.

Problem lokalizacji baz transportowych wywołany kosztowymi wymiarami podatku od środków transportowych pojawia się jako efekt strategicznej decyzji kształtowania tego podatku przez ciążące – do obszaru działania przedsiębiorstw transportowych – jednostki samorządu terytorialnego. Wobec możliwości do pewnego stopnia elastycznego kształtowania poszczególnych stawek podatku od środków transportowych przez jednostki samorządu terytorialnego kierownictwo przedsiębiorstw transportowych stara się optymalizować ostateczny poziom wydatków finansowych, wynikających z tego elementu fiskalizacji.

Na tym tle można badawczo zidentyfikować standardowe i organizatorskie, a jednocześnie adaptacyjne i aktywne zachowania przedsiębiorstw transportowych, mając na celu ustalenie ich stosunku do problemu alokacji własnych baz taborowych w kontekście uciążliwości kosztowej podatku od środków transportowych. Analiza porównawcza obu grup zachowań pozwala ustalić i zinterpretować odmienność roli stawek podatku od środków transportowych wobec specyfiki przewozów pasażerskich oraz przewozów ładunków. Analiza przyczynowa tego zagadnienia wskazuje z kolei na inne determinanty rachunku kosztów własnych, będące jednak już zmiennymi sfery inwestycyjnej oraz organizacyjnej poszczególnych przedsiębiorstw transportowych.

**Słowa kluczowe:** podatek od środków transportowych, lokalizacja baz przedsiębiorstw transportowych, zachowania przedsiębiorstw transportowych

---

\* Krzysztof Szalucki, prof. dr hab., Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, e-mail: k.szalucki@gnu.univ.gda.pl.

## Wprowadzenie

Problematyka kształtowania kosztów własnych i cen usług transportowych rozpatrywana może być w kilku podstawowych płaszczyznach. Nie ulega jednak wątpliwości, że jednym z podstawowych wyznaczników aktywności, wykazywanej przez kierownictwo poszczególnych przedsiębiorstw transportowych, jest dziedzina rynku usług przemieszczania, którą reprezentują i kształtują:

- przewozy ładunków i związana z nimi działalność spedycyjna,
- przewozy pasażerskie i związana z tym działalność organizatorska.

Badania zachowań jednostek gospodarujących z tych właśnie dziedzin produkcji transportowej wskazują na aktywny stosunek do problematyki cen i kosztów przedsiębiorców, wykonawców usług przemieszczania ładunków oraz na adaptacyjne zachowania przedsiębiorstw przewozów pasażerskich w tej właśnie problematyce.

Podatek od środków transportowych jest jednym z istotnych elementów ponoszonych kosztów własnych przez przedsiębiorstwa transportowe. Wobec jego różnych wymiarów w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego można postawić problem badawczy, polegający na ustaleniu, na ile ten wydatek finansowy potwierdza przedstawiony standard zachowań przedsiębiorstw transportowych. Czy podatek od środków transportowych oraz systemowe możliwości jego czynnego kształtowania wpływają na zmianę lokalizacji siedzib samych przewoźników i operatorów transportu, a tym samym potwierdzają zdolności do elastycznego kształtowania własnych kosztów jednostkowych produkcji transportowej?

## Istota i struktura podatku od środków transportowych

Podatek od środków transportowych jest jednym z podstawowych źródeł kreacji dochodów jednostek samorządu terytorialnego<sup>1</sup>. Jest także pozycją układu rodzajowego kosztów własnych przedsiębiorstw, stanowiąc koszt z grupy wydatków czysto pieniężnych<sup>2</sup>. Wymiar fiskalny podatku od środków transportowych

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, Dz.U. 2010, nr 95, poz. 613 z późn. zm., art. 1.

<sup>2</sup> *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, WN PWN, Warszawa 2010, s. 349.

jest uzależniony od systemu tego podatku, który zawiera w sobie następujące zróżnicowania stawek:

1. od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej w przedziałach: powyżej 3,5 t do 5,5 t, powyżej 5,5 t do 9 t, powyżej 9 t do 12 t oraz powyżej 12 t;
2. od ciągnika siodłowego i balastowego, przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą, o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów w przedziałach: od 3,5 t do 12 t, od 12 t do 36 t oraz powyżej 36 t;
3. od przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą w przedziałach: od 7 t do 12 t, od 12 t do 36 t oraz powyżej 36 t;
4. od autobusów, w zależności od liczby miejsc do siedzenia w przedziałach: mniejszych niż 30 miejsc oraz o liczbie równej lub wyższej niż 30 miejsc.

Minister finansów corocznie ustala górne granice stawek kwotowych podatku od środków transportowych<sup>3</sup>, uwzględniając przy tym makroekonomiczne tendencje w kształtowaniu cen rynkowych oraz poziom zakładanej inflacji. W efekcie jednostki samorządu terytorialnego mają prawo kształtować indywidualnie kwoty poszczególnych pozycji podatku od środków transportowych, oczywiście w ramach wyznaczonych stawkami maksymalnymi.

### **Podatek od środków transportowych jako źródło dochodów budżetowych jednostek samorządu terytorialnego**

W realiach budżetowych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego podatek od środków transportowych jest pozycją dochodów o zdecydowanie różnym znaczeniu dla całości wpływów finansowych. Im większy jest stopień urbanizacji i uprzemysłowienia poszczególnej jednostki samorządu terytorialnego, tym większe jest jego znaczenie. Są jednak pozycje budżetowe o znacznie większej roli niż sam podatek od środków transportowych, do których należy przede wszystkim zaliczyć: dotacje i subwencje z budżetu centralnego, udział w osiągniętych dochodach z tytułu podatków dochodowych czy wpływy z podatku od nieruchomości.

---

<sup>3</sup> Dla warunków w 2014 r.: Obwieszczenie Ministra Finansów z dnia 7 sierpnia 2013 roku w sprawie górnych granic stawek kwotowych podatków i opłat lokalnych w 2014 r., Monitor Polski z 9 września 2013 r., poz. 724.

Problemem jednostki samorządu terytorialnego w kształtowaniu podatku od środków transportowych jest ukształtowanie takiego poziomu stawek podatkowych, aby zachęcić – z jednej strony – poszczególnych przedsiębiorców transportu do lokalizacji własnych baz na terenie danej gminy, z drugiej zaś – osiągnąć zakładane przez siebie dochody budżetowe z tego tytułu. Nie ma wątpliwości, że jednostkami konkurującymi i współkształtującymi przez to poziom stawek podatkowych są sąsiadujące gminy. Przestrzenie drogowe pomiędzy poszczególnymi gminami są w Polsce bowiem na tyle małe, że przedsiębiorstwa transportowe są w stanie rozważać problem zmiany gminy, w której chcą rejestrować własny tabor.

Na tym tle pojawia się zagadnienie praktycznych wymiarów stawek podatku od środków transportowych w stosunku do ich stawek maksymalnych. Z badań wybranych gmin miejskich<sup>4</sup> wynika, że wymiar tych stawek podatkowych praktycznie nie spada poniżej 70% przyjętych stawek maksymalnych, a znakomita ich większość nie przekracza 85% takich stawek.

### **Podatek od środków transportowych jako element rachunku kosztów własnych przedsiębiorstw transportowych**

Działalność operacyjna przedsiębiorstw transportowych jest uzależniona od dziedziny rynku, na rzecz którego świadczą one swoje usługi. Podatek od środków transportowych dotyczy oczywiście wyłącznie działalności przewozowej i związanej z nią struktury posiadanego taboru. Stąd też wraz ze wzrostem udziału w działalności operacyjnej aktywności organizatorskiej na rzecz ładunków czy pasażerów maleje znaczenie tego wydatku podatkowego w kształtowaniu kierowniczych decyzji gospodarczych.

W działalności przewozowej przedsiębiorstw podatek od środków transportowych zajmuje pozycję pośrednią w stosunku do głównych tytułów kosztowych, jakimi są dominujące pozycje kosztów materialnych oraz całość kosztów osobowych<sup>5</sup>. Pozostaje jednak główną pozycją finansowych kosztów własnych. Z uwagi na to, że jest kosztem stałym w stosunku do wielkości produkcji transportowej, jego udział w kształtowaniu jednostkowych kosztów własnych maleje wraz ze wzrostem wielkości samych przewozów.

---

<sup>4</sup> Badaniami porównawczymi stawek podatku od środków transportowych objęto wybrane miasta województwa pomorskiego w warunkach 2013 r. Materiały niepublikowane Urzędu Miasta Gdyni, Gdynia 2013.

<sup>5</sup> *Transport...*, s. 57–59.

Biorąc pod uwagę przedsiębiorstwa transportowe prowadzące stałą, kontraktową albo opartą na powierzeniu działalność przewozową należy stwierdzić, że wartość kosztów związanych z podatkiem od środków transportowych stanowi kilkuprocentową pozycję w całkowitych kosztach własnych. Sytuacja ta nie jest więc z reguły żadnym problemem decyzyjnym, biorąc pod uwagę rezultat. Wartość podatku od środków transportowych zaczyna być zagadnieniem wymagającym opracowywania różnych taktyk lub wariantów decyzyjnych, w warunkach dobowo zmiennego sposobu wykorzystania taboru. Wówczas intensywność wykorzystywania środków produkcji transportowej jest z reguły na tyle niska, że koszty stałe prowadzonej działalności nie gwarantują ich pełnego pokrycia przez osiągnięte przychody ze sprzedaży działalności operacyjnej.

### **Zachowania przedsiębiorstw transportowych wobec problemu lokalizacji własnych baz transportowych**

Przedsiębiorstwa transportowe, prowadząc swoją podstawową działalność operacyjną, jaką są przewozy pasażerskie lub przewozy ładunków, definiują problem lokalizacji własnych baz taborowych przede wszystkim przez pryzmat bezpośredniego dostępu do przestrzeni rynków świadczenia usług<sup>6</sup>. U podstaw decyzji kierowniczych leży tutaj efektywność finansowa świadczenia określonej, własnej produkcji przewozowej, a przez tę efektywność – całość ponoszonych kosztów własnych. Na tym tle należy zidentyfikować dwie podstawowe postawy kierownictw przedsiębiorstw transportowych, które można określić jako:

1. Zachowania standardowe, które prezentują przede wszystkim przedsiębiorstwa przewozów pasażerskich. Zachowania te wynikają z faktu, że bazy tych jednostek gospodarczych są historycznie ukształtowane. Usługi przemieszczania są przestrzennie zdefiniowane przez organizatorów transportu osób.
2. Zachowania organizatorskie, które są prezentowane przede wszystkim przez przedsiębiorstwa przewozów ładunków. Polegają one na przyjmowaniu postaw, które mają być wyraźnie identyfikowane przez jednostki samorządu terytorialnego – wyrażają one gotowość do zmiany lokalizacji baz własnych środków transportowych. Ma to skłonić konkretne jednostki

---

<sup>6</sup> W. Budner, *Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno-przestrzenne i środowiskowe*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2003, s. 108–115.

samorządu terytorialnego do przyjmowania niższych stawek podatku od środków transportowych w stosunku do obowiązujących w gminach ościennych.

### **Zachowania przedsiębiorstw transportowych w warunkach zdeterminowanych wymiarami podatku od środków transportowych wobec problemu lokalizacji własnych baz transportowych**

Analiza wpływu kwot podatku od środków transportowych na kształtowanie się całkowitych i jednostkowych kosztów własnych przedsiębiorstw transportowych spowodowała, że wyróżnić można dwie grupy zachowań podmiotów:

1. Zachowania adaptacyjne, które przyjmują przede wszystkim przedsiębiorstwa przewozów pasażerskich. Ich istotą jest pełna akceptacja obowiązujących stawek podatku od środków transportowych; są one w kalkulowane w rachunku kosztów własnych. U podstaw takich reakcji i postaw decyzyjnych leży przekonanie, że osiągnąć poziom całkowitych kosztów własnych znajdzie swoje pełne pokrycie w osiągniętych przychodach ze sprzedaży, gwarantowanych publicznie ukształtowanymi cenami biletów oraz przedmiotowymi dotacjami budżetowymi.
2. Zachowania aktywne, które są reprezentowane przede wszystkim przez przedsiębiorstwa przewozów ładunków. Ich istotą jest rzeczywiste szukanie nowych alokacji dla własnych baz transportowych na terenie sąsiednich gmin, tak aby obniżyć koszty własne związane z podatkiem od środków transportowych.

Przedsiębiorstwa transportowe ładunków rozważają więc możliwości zmiany lokalizacji własnych baz taborowych pod wpływem ciężaru finansowego, jakim jest płacony podatek od środków transportowych. Jednak podjęcie decyzji o ewentualnej zmianie oznacza konieczność posiadania nowej bazy o charakterystyce co najmniej zbliżonej do zajmowanej dotąd. To z zasady oznacza konieczność zwiększenia wydatków inwestycyjnych i kosztów wyposażeniowych, a w najlepszym przypadku – poniesienie kosztów przystosowania istniejącej tam bazy. Decyzja o zmianie lokalizacji własnej bazy transportowej w praktyce

należy więc do wyjątkowych i incydentalnych<sup>7</sup>, gdyż wydatki finansowe związane z taką operacją wielokrotnie przewyższają korzyści finansowe, wynikające z ewentualnej obniżki kwot podatku od środków transportowych.

## Wnioski

Przeprowadzone badania wpływu podatku od środków transportowych na zachowania przedsiębiorstw transportowych wykazały, że podatek ten jest wyznacznikiem decyzji o zmianie lokalizacji własnych baz jedynie dla przedsiębiorców zajmujących się przewozami ładunków. Zmienność zleceń, którymi dysponują te jednostki gospodarcze, powoduje, że podejmują one próby minimalizacji wydatków z tytułu tego podatku. Wykorzystują do tego jednak przede wszystkim przesłankę, jaką jest zmiana lokalizacji własnej bazy. Rozważając taką możliwość, natrafiają jednak na problem będący substytutem wydatków podatkowych. Zmiana lokalizacji wiąże się mianowicie z koniecznymi wydatkami na dostosowanie nowej bazy – wydatki związane z samą zmianą lokalizacji. Zagadnienie to ma wymiar zarówno inwestycyjny, jak i czysto kosztowy, co zdecydowanie staje się barierą dla decyzji o zmianie miejsca bazowania taboru.

Problem zmian lokalizacji baz transportowych z pewnością zdynamizowałby się w warunkach większego zróżnicowania stawek podatku od środków transportowych w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego. Ten jednak proces natrafia, z kolei, na barierę, jaką jest ochrona poziomu dochodów budżetowych gmin. Z przesłanek praktycznych należy wnioskować, że potencjalne skłonienie jednostek gospodarczych transportu do lokalizowania baz na terenie danej gminy i związany z tym uzysk kwot podatkowych nie zrównoważy utraty dochodów budżetowych, jaka wystąpi, gdy systemowo zostaną obniżone stawki podatku od środków transportowych dla wszystkich działających już tam przedsiębiorców.

---

<sup>7</sup> Jednak spotykanych wobec możliwości kupienia baz transportowych przedsiębiorstw zlikwidowanych albo będących w upadłości. Por. R. Rolbiecki, *Infrastruktura transportu jako czynnik kształtujący warunki rozwoju przedsiębiorstw w otoczeniu społeczno-gospodarczym*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2009, s. 80–82.

---

**Bibliografia**

- Budner W., *Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno-przestrzenne i środowiskowe*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2003.
- Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu jako czynnik kształtujący warunki rozwoju przedsiębiorstw w otoczeniu społeczno-gospodarczym*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2009.
- Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, WN PWN, Warszawa 2010.
- Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, Dz.U. 2010, nr 95, poz. 613 z późn. zm.

**MOTOR VEHICLES TAX AS A FACTOR IN LOCALISATION  
OF TRANSPORT ENTERPRISE HEADQUARTERS CASE STUDY  
OF ROAD TRANSPORT ENTERPRISES' BEHAVIORS**

**Summary**

The problem of own cost estimation and pricing of transport services can be considered on several levels. Without a doubt, one of the key activity factors shown by transport companies management is the carriage market domain they represent and co-create.

The analysis of economic subjects behavior in these domains of transport production show an active attitude towards costing and pricing mainly in passenger transport companies.

The motor vehicles tax is one of the main cost factors of those enterprises. Its different form in various local government units can be a subject of an analysis on whether this financial expenditure confirms the preset standard of active behavior of the enterprises.

The detailed research problem is set upon the inquiry on whether the motor vehicle cost and the systematic possibilities of its active forming can lead to a change of location of hauler companies headquarters and therefore whether it confirms the ability of transport enterprise to elastically create their unitary costs.

**Keywords:** motor vehicles tax, transport enterprise headquarters localisation, transport enterprises' behaviors