Ulgi na koszt samorządu

Kategoria: Felietony
Opublikowano: niedziela, 11, lipiec 2021 18:58
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1632

Wśród postulatów zgłaszanych przez różne środowiska co chwila pojawiają się pomysły wprowadzenia ulg w podatkach bądź opłatach stanowiących dochód jednostek samorządu terytorialnego, a związanych z różnymi formami korzystania z nieruchomości. Ostatnio za preferencyjnymi stawkami za zajęcie pasa drogowego optują osoby związane z gazyfikacją; za wprowadzeniem zwolnienia podatkowego są z kolei przedstawiciele lotnisk pożytku publicznego. Niekoniecznie jest to dobry kierunek.

W samych ulgach i zwolnieniach podatkowych nie ma nic złego – jednak tylko w przypadku spełnienia kilku warunków.

Po pierwsze – powinny mieć one charakter punktowy. Zbyt szeroko wprowadzane ulgi przestają być właściwie wyjątkiem, a stają się nowym elementem konstrukcji danego podatku czy opłaty – wpływając czasami bardzo mocno na jej funkcją, czy wydajność. Oczywiście takie zmiany są też możliwe, ale wtedy wymagają one kompleksowego przeanalizowania wszystkich konsekwencji wprowadzanej zmiany. Spójrzmy chociażby na problem preferencji w opłatach za zajęcie pasa drogowego dla poszczególnych kategorii infrastruktury. Trudno właściwie powiedzieć co jest ważniejsze – prąd, czy gaz, woda czy światłowód. Jeśli wprowadzamy zbiorowo ulgę dla jednej kategorii, to w sposób oczywisty do podobnych żądań prowokujemy zarządców innej infrastruktury – i właśnie tak się stało. Ulgi dla sieci szerokopasmowych stały się pretekstem i dla energetyki, i dla gazownictwa. Jeśli ulgi te zostaną zaakceptowane to w sposób nieunikniony ucierpią na tym zarządcy dróg – w przeważającej większości zarządcy samorządowi. Nie byłby to może problem, gdyby w polskim systemie prawnym koszty nabycia gruntów pod drogi nie były tak znaczące – co z kolei jest konsekwencją braku systemu opłat urbanistycznych. Pomimo upływu wielu lat nadal korzyści z urbanizacji są prywatyzowane, a koszty uspołeczniane – a częścią tych kosztów są właśnie koszty nabycia gruntów pod drogi publiczne.

Po drugie – powinny być bardzo dobrze zaadresowane, dostosowane do konkretnego problemu społeczno-gospodarczego, który musi być rozwiązany. W przeciwnym wypadku łatwo doprowadzić do rozwiązań sprzecznych z elementarną sprawiedliwością. Tak jest chociażby w przypadku sławnej ulgi w podatku od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej. Ze względu na niefortunne odwołanie do ustawy o transporcie kolejowym okazało się, że z punktu widzenia podatkowego infrastrukturą kolejową są również całe działki geodezyjne – o ile tylko znajduje się na nich choćby kawałek toru. Jaka jest tego konsekwencja? Ogromne magazyny, czy fabryki nagle otrzymały zwolnienie podatkowe – dzięki temu, że cały kompleks był zlokalizowany na działce, na której był kawałek toru. Dowolnie mały – pod warunkiem, że jest czynny. Słyszałem już o metodach optymalizacji podatkowej polegającej na łączeniu geodezyjnym działek – byle tylko „załapać się” na kawałek toru. Jaki ważki problem społeczno-gospodarczy rozwiązuje taka sytuacja? Żaden.

Po trzecie – ulgi i zwolnienia powinny być ustanawiane przede wszystkim na mocy decyzji podmiotu będącego beneficjentem danej opłaty bądź podatku. Tylko taka sytuacja sprzyja racjonalności podejmowanych decyzji. W przeciwnym wypadku bowiem decydujący nie daje ze swojego. A tak jest najłatwiej – bez żadnych konsekwencji można uczynić komuś przysługę. A to, że ktoś będzie się musiał z tym mierzyć… Trudno, zwłaszcza jeśli ten ktoś nie jest szczególnie lubiany.

Jeśli wymienione wyżej trzy warunki nie są spełnione – bardzo szybko okazuje się, że ulgi przeradzają się w arbitralne przywileje. Przywileje, które wrastają w system podatków i opłat zostając tam na długo – ze szkodą dla szeroko rozumianego interesu publicznego. A tak być nie powinno.

Phoca PDF