

Jarosław Dziuba

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

DOCHODY Z PODATKU OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH W MIASTACH NA PRAWACH POWIATU W KONTEKŚCIE ZASADY SAMODZIELNOŚCI FINANSOWEJ

Wprowadzenie

Podatkowe źródła dochodów jednostek samorządu terytorialnego (JST) nie są kategorią jednorodną. Różnią się one m.in. zakresem tzw. władztwa podatkowego, czyli możliwości kształtowania przez władze lokalne podstawowych elementów techniki podatkowej, takich jak: podmiot, przedmiot i podstawa opodatkowania, stawka i skala podatkowa oraz zwolnienia i ulgi podatkowe. Od tych uprawnień zależy zakres samodzielności finansowej JST oraz możliwość prowadzenia przez władzę samorządową polityki podatkowej. Samorządowe władztwo podatkowe dotyczy w Polsce wyłącznie podatków lokalnych, stanowiących dochody najniższego szczebla samorządu, czyli gmin (w tym miast na prawach powiatu).

Celem opracowania jest przedstawienie dopuszczalnych prawem możliwości wpływania przez samorzady na konstrukcję podatku od środków transportowych oraz analiza praktycznego wykorzystania tych uprawnień i ich skutków budżetowych.

1. Konstrukcja podatku od środków transportowych z punktu widzenia zasady samodzielności finansowej

Podatek od środków transportowych jest jednym z podatków lokalnych, którego konstrukcja jest regulowana przez ustawę z 12.01.1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych¹. Analiza przepisów ustawy prowadzi do wniosku, że władztwo podatkowe gminy w zakresie podatku od środków transportowych ma

¹ Dz. U. 2010, nr 95, poz. 613 z późn. zm. (tekst jednolity).

charakter częściowy, tzn. dotyczy tylko niektórych jego elementów konstrukcyjnych. Organy gminy nie mają możliwości bezpośredniego wpływania na przedmiot, przedmiot i podstawę podatku, mogą natomiast w ograniczonym zakresie regulować inne elementy techniki podatkowej. Uprawnienia te na mocy ustaw przysługują zarówno organowi stanowiącemu (radzie gminy), jak i organowi wykonawczemu (wójtowi, burmistrzowi, prezydentowi miasta).

Sprowadzają się one, po pierwsze, do możliwości ustalania stawek podatku, które nie mogą jednak przekroczyć maksymalnych stawek określonych w ustawie i corocznie waloryzowanych na podstawie wskaźnika inflacji. Rada gminy może dokonać wyłącznie ich obniżenia lub uchwalić stawki na poziomie maksymalnym. Od tej ogólnej zasady istnieje odstępstwo w przypadku podatku od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, w przypadku których załączniki do ustawy wprowadzają także stawki minimalne. Są one zróżnicowane na podstawie kryterium liczby osi pojazdu, dopuszczalnej masy całkowitej i rodzaju zawieszenia. Stawki te ulegają przeliczeniu na następny rok podatkowy zgodnie z procentowym wskaźnikiem kursu euro na pierwszy dzień roboczy października danego roku w stosunku do kursu euro w roku poprzedzającym dany rok podatkowy. Jeśli stawka minimalna wynikająca z załącznika jest wyższa od maksymalnej stawki ustawowej, to rada gminy nie ma możliwości dokonania obniżenia stawki i przyjmuje ją na dopuszczalnym minimalnym poziomie wynikającym z załączników. W przypadku nieuchwalenia stawek omawianych podatków przez radę gminy na dany rok, zastosowanie mają stawki z roku poprzedniego.

Dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 12 t oraz autobusów rada gminy może także różnicować stawki, aczkolwiek tylko na podstawie kryteriów przedmiotowych, którymi mogą być: wpływ na środowisko naturalne, rok produkcji, liczba miejsc do siedzenia. Kryteria wymienione w ustawie mają charakter przykładowy, co oznacza, że rady gmin mogą przyjąć także inne przesłanki.

Drugim uprawnieniem wyznaczającym samodzielność finansową gmin jest możliwość wprowadzenia przez radę gminy zwolnień z podatku, innych niż określone ustawowo. Podobnie jak w przypadku możliwości różnicowania stawek, kompetencja ta nie dotyczy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t (z wyjątkiem autobusów). Pozaustawowe zwolnienia mogą mieć charakter wyłącznie przedmiotowy.

Uprawnienia organu wykonawczego gminy w zakresie kształtowania dochodów podatkowych wynikają z faktu, że pełni on w stosunku do podatku od środków transportowych funkcję organu podatkowego. Organowi podatkowemu na mocy ustawy z 29.08.1997 r. Ordynacja podatkowa² przysługują kompetencje, polegające na możliwości:

² Dz. U. 2012, poz. 749 z późn. zm. (tekst jednolity).

- zwolnienia płatnika z obowiązku pobrania podatku,
- odroczenia terminu płatności podatku lub jego rozłożenia na raty,
- odroczenia lub rozłożenia na raty zapłaty zaległości podatkowej wraz z odsetkami za zwłokę,
- umorzenia w całości lub w części zaległości podatkowej, odsetek za zwłokę lub opłaty prolongacyjnej.

Zastosowanie tych instrumentów następuje na wniosek podatnika, a ogólnikowy sposób określenia przesłanek ich wykorzystania, którymi są „ważny interes podatnika” lub „interes publiczny”, daje dużą swobodę w podejmowaniu uznaniowych decyzji. Budzi to kontrowersje zarówno w piśmiennictwie, jak i doktrynie prawa podatkowego³. Zgodnie z wieloma interpretacjami i wyrokami sądów administracyjnych stosowanie tych narzędzi powinno być uzasadnione jedynie w przypadkach losowych, niezależnych od sposobu postępowania podatnika⁴.

2. Analiza kształtowania przez miasta na prawach powiatu dochodów z tytułu podatku od środków transportowych

W strukturze budżetów JST (gmin i miast na prawach powiatu) podatek od środków transportowych stanowi niewielkie źródło dochodów. W 2013 r. przyniósł on prawie 941 mln zł dochodów, co stanowiło zaledwie 0,65% dochodów ogółem, 1,8% dochodów podatkowych i tylko 4% dochodów z tytułu podatków lokalnych. W miastach na prawach powiatu relacje te kształtowały się na niższym poziomie i wynosiły odpowiednio: 0,47%, 1,20% i 3,41%, przy nieco ponad 302 mln zł dochodów z tytułu tego podatku, co stanowiło blisko 1/3 wszystkich dochodów z tego źródła osiągniętych przez JST. Tylko w kilku miastach dochody z tego podatku przekraczały 1% ich dochodów ogółem. Dodatkowo w latach 2011-2013 można zaobserwować zmniejszenie udziału omawianego podatku w strukturze źródeł finansowania (tab. 1).

Tabela 1

Dochody z tytułu podatku od środków transportowych w strukturze dochodów miast na prawach powiatu w latach 2011-2013

| Wyszczególnienie | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | tys. PLN | | |
| Dochody ogółem (do) | 56 859 777,58 | 61 247 019,37 | 64 216 582,91 |
| Dochody podatkowe (dp) | 23 517 176,16 | 24 193 369,62 | 25 266 745,64 |
| Dochody z tytułu podatków lokalnych (pl) | 7 996 567,99 | 8 321 645,23 | 8 856 090,61 |

³ Por. *Finanse samorządowe 2005*, red. C. Kosikowski, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2005, s. 139.

⁴ A. Gomułowicz, J. Małecki, *Podatki i prawo podatkowe*, LexisNexis, Warszawa 2013, s. 362.

cd. tabeli 1

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| Dochody z podatku od środków transportowych (pst), w tym: | 287 856,39 | 292 391,03 | 302 356,13 |
| | w % | | |
| pst/do | 0,51 | 0,48 | 0,47 |
| pst/dp | 1,22 | 1,21 | 1,20 |
| pst/pl | 3,60 | 3,51 | 3,41 |

Źródło: *Sprawozdania z wykonania budżetów jednostek samorządu terytorialnego za okres 2011-2013*, www.mf.gov.pl.

W celu zobrazowania skali wykorzystania kompetencji organów miasta w zakresie kształtowania wpływów z podatku należy dokonać porównania skutków zastosowanych instrumentów z uzyskanymi dochodami z tytułu podatku. Relacja tych wielkości pokazuje jaki mógłby być względny przyrost dochodów, gdyby tych kompetencji nie było lub jednostki z nich nie korzystały.

Uprawnienia w zakresie władztwa podatkowego zastosowane w zakresie podatku od środków transportowych miały w badanym okresie zróżnicowany wpływ na kształtowanie się dochodów z tytułu tego podatku. Duże znaczenie odegrało uprawnienie w zakresie ustalania stawek podatku. Finansowe skutki w postaci utraconych dochodów z tego tytułu osiągnęły sumarycznie wartość od prawie 133 mln zł w 2011 r. do prawie 166 mln zł w 2013 r. Tendencja wzrostowa zauważalna na danych bezwzględnych wystąpiła także w relacji finansowych skutków obniżenia górnych stawek do dochodów podatkowych. Utracone dochody wzrosły bowiem z ponad 46% (w 2011 r.) do prawie 55% (w 2013 r.) dochodów wykonanych z podatku (tab. 2).

Tabela 2

Finansowe skutki wykorzystania instrumentów władztwa podatkowego przez miasta na prawach powiatu w zakresie podatku od środków transportowych w latach 2011-2013

| Wyszczególnienie | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| | tys. PLN | | |
| Obniżenie górnych stawek | 132 724,61 | 151 294,88 | 165 726,29 |
| Ulgi i zwolnienia | 27,66 | 204,71 | 34,13 |
| Umorzenie zaległości podatkowych | 1 053,68 | 534,44 | 552,38 |
| Rozłożenie na raty, odroczenie terminu płatności | 1778,29 | 1631,67 | 1913,77 |
| W relacji do wykonanych dochodów z podatku od środków transportowych (w %) | | | |
| Obniżenie górnych stawek | 46,11 | 51,74 | 54,81 |
| Ulgi i zwolnienia | 0,01 | 0,07 | 0,01 |
| Umorzenie zaległości podatkowych | 0,37 | 0,18 | 0,18 |
| Rozłożenie na raty, odroczenie terminu płatności | 0,62 | 0,56 | 0,63 |

Źródło: Ibid.

Analiza jednostkowa budżetów miast wskazuje na duże zróżnicowanie skutków zastosowania niższych stawek. W całym badanym okresie jedynie Legnica nie wykazała w sprawozdaniach budżetowych zmniejszenia dochodów z podatku na skutek obniżenia stawek. Brak skutków finansowych z tego powodu wystąpił także w Chorzowie (w 2012 r. i 2013 r.), Rudzie Śląskiej (w 2011 r. i 2012 r.), Włocławku (w 2013 r.) oraz w 2011 r. w Gdyni i Jastrzębiu Zdroju⁵. Duże zmniejszenie dochodów zanotowały natomiast w każdym z 3 badanych lat takie miasta, jak Nowy Sącz, Tarnów i Leszno, w których relacja skutków obniżenia stawek do wykonanych dochodów przekroczyła 100%. Tak wysoki poziom tej relacji wystąpił także w 2011 i 2012 r. w Białej Podlaskiej, a w 2012 r. i 2013 r. w Grudziądzu, Gorzowie Wlkp. i Ostrołęce. Najwyższą relację odnotowano natomiast w 2013 r. w Bytomiu, gdzie wyniosła ona ponad 132%. W większości przypadków zmniejszenie dochodów podatkowych mieściło się w przedziale od 40% do 60% ich wykonania (tab. 3).

Tabela 3

Liczba miast na prawach powiatu według relacji finansowych skutków obniżenia górnych stawek podatku od środków transportowych do dochodów z tego podatku w latach 2011-2013

| Relacja skutków obniżenia stawek do dochodów z podatku (w %) | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------------------------------------------|------|------|------|
| 0 | 4 | 3 | 3 |
| 0-20 | 2 | 2 | 5 |
| 20-40 | 17 | 12 | 10 |
| 40-60 | 19 | 26 | 20 |
| 60-80 | 13 | 10 | 12 |
| 80-100 | 6 | 4 | 8 |
| >100 | 4 | 8 | 8 |

Źródło: Ibid.

Miasta dość powszechnie stosowały różnicowanie stawek podatku na podstawie kryteriów wymienionych w ustawie, a szczególnie wpływu na środowisko naturalne i roku produkcji pojazdu. W pierwszym przypadku najczęściej odwoływano się do norm EURO, określających dopuszczalne wartości emisji spalin w pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Niekiedy stawki preferencyjne stosowano dla pojazdów posiadających urządzenia ograniczające emisję spalin (np. katalizatory spalin), instalację gazową, napęd elektryczny

⁵ Analiza uchwał podatkowych wskazuje jednak, że niektóre z tych miast stosowały stawki niższe niż maksymalne, co stawia w wątpliwość rzetelność danych prezentowanych w sprawozdaniach budżetowych.

lub na biopaliwo. W Bielsku Białej i Ostrołęce niższe stawki są stosowane także w przypadku posiadania przez pojazd urządzeń ograniczających hałas silnika. W Tarnobrzegu natomiast zastosowano ogólne kryterium posiadania przez pojazd „urządzeń mających wpływ na ochronę środowiska”, a w Lesznie „urządzeń służących ograniczeniu emisji spalin”. W wielu przypadkach miasta przy ustalaniu stawek podatku uwzględniają te kryteria łącznie. W 25 jednostkach nie zastosowano natomiast takiego różnicowania (tab. 4).

Tabela 4

Miasta na prawach powiatu, w których zastosowano stawki preferencyjne podatku od środków transportowych według zastosowanych kryteriów

| Kryterium zastosowania stawki preferencyjnej | Miasta na prawach powiatu |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Normy emisji EURO | Legnica, Wrocław, Bydgoszcz, Toruń, Białą Podlaska (do 2012 r.), Lublin, Łódź, Skierniewice, Kraków, Radom, Siedlce, Opole, Krosno (od 2012 r.), Rzeszów, Gdańsk, Gdynia, Sopot, Chorzów, Katowice, Piekary Śl., Rybnik, Świętochłowice (2011 r.), Poznań, Koszalin, Szczecin |
| Katalizatory spalin | Bydgoszcz, Toruń, Białą Podlaska (do 2012 r.), Skierniewice, Ostrołęka, Płock, Krosno, Piekary Śl., Szczecin |
| Instalacja gazowa | Bydgoszcz, Białą Podlaska (do 2012 r.), Lublin, Skierniewice, Opole |
| Napęd elektryczny | Ostrołęka, Gdynia (do 2012 r.), Lublin |
| Napęd na biopaliwo | Ostrołęka |
| Rok produkcji | Legnica, Toruń, Białą Podlaska (do 2012 r.), Zielona Góra, Skierniewice, Ostrołęka, Płock, Radom, Siedlce, Opole, Krosno, Słupsk, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Jastrzębie ZDR., Świętochłowice (do 2011 r.), Warszawa |
| Brak | Jelenia Góra, Wałbrzych, Białą Podlaska (od 2013 r.) Grudziądz, Włocławek, Chełm, Zamość, Gorzów Wlkp., Piotrków Tryb., Nowy Sącz, Tarnów, Przemyśl, Białystok, Łomża, Suwałki, Bielsko-Biała, Bytom, Mysłowice, Siemianowice Śl., Świętochłowice (od 2012 r.), Tychy, Zabrze, Żory, Elbląg, Olsztyn, Kalisz, Konin |

Źródło: Uchwały rad miast na prawach powiatu w sprawie stawek podatku od środków transportowych za lata 2011-2013.

Uwzględniając rok produkcji pojazdu przy ustalaniu stawek, stosowano wyłącznie schemat ich podwyższania dla pojazdów starszych, przy czym kryterium to było mocno zróżnicowane. Przykładowo w Płocku progiem był 1990 r., a w Warszawie 2010 r. Taki system ustalania stawek również kładzie nacisk na aspekty ekologiczne, gdyż zakłada się, że pojazdy młodsze mniej szkodzą środowisku, gdyż np. spełniają bardziej restrykcyjne normy ekologiczne.

Pozostałe kompetencje organu stanowiącego miasta, czyli możliwość wprowadzenia pozaustawowych zwolnień z podatku praktycznie nie były stosowane w badanym okresie, o czym świadczą dane zagregowane dla wszystkich jednostek (tab. 2). W latach 2011 i 2013 skutki pozaustawowych zwolnień obniżyły dochody miast zaledwie o odpowiednio 27,7 i 34,1 tys. zł, co stanowiło 0,01% dochodów z podatku. Było to wynikiem wprowadzenia zwolnień tylko w dwóch miastach – Bytomiu i Elblągu, dla których skutki zwolnień stanowiły odpowiednio 0,2%-0,3% i 1,2%-1,3% dochodów z podatku. Stosowane zwolnienia dotyczyły autobusów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych. W 2012 r. do tych dwóch jednostek dołączyło miasto Żory, gdzie odnotowano już znaczące obniżenie dochodów wskutek wprowadzonych zwolnień, które stanowiły prawie 22% wykonanych dochodów z tytułu podatku.

Uprawnienia organów podatkowych, czyli prezydentów miast, wynikające z ustawy Ordynacja podatkowa (rozłożenie na raty, odroczenie terminu płatności i umorzenie zaległości podatkowych) były wykorzystywane już dużo powszechniej. W badanym okresie narzędzia te w różnym zakresie stosowały niemal wszystkie jednostki, a w każdym okresie rocznym było to ponad 40 jednostek (tab. 5). Jedynie budżety 3 miast (Jastrzębie Zdrój, Leszno, Suwałki) nie odnotowały zmniejszenia dochodów z tego tytułu.

Tabela 5

Liczba miast na prawach powiatu, w których zastosowano instrumenty polityki podatkowej wynikające z ordynacji podatkowej

| | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------------------------------|------|------|------|
| Umorzenie zaległości podatkowych | 48 | 42 | 45 |
| Rozłożenie na raty, odroczenie terminu płatności | 44 | 42 | 41 |

Źródło: *Sprawozdania z wykonania budżetów jednostek samorządu terytorialnego...*, op. cit.

Z danych zagregowanych wynika, że skala zmniejszenia dochodów wskutek zastosowania tych narzędzi była minimalna, nie przekraczając 1% dochodów z podatku (tab. 2). W ciągu 3 badanych lat wielkość umorzeń zaległości podatkowych tylko w trzynastu miastach przekraczała 1% dochodów z podatku. Największe skutki umorzeń względem dochodów wystąpiły w Koninie, w którym w 2012 r. umorzono zaległości stanowiące 8,3% wykonanych dochodów z podatku. Dość istotna relacja wystąpiła także w 2011 r. w przypadku Słupska (4,3%), Tarnowa (3,2%) i Elbląga (2,5%), a w 2013 r. w przypadku Chorzowa (2,9%), Siemianowic Śl. (2,2%) i Krosna (2,1%).

W nieco większym stopniu organy podatkowe korzystały z możliwości rozkładania zaległości podatkowych na raty oraz odraczania terminów płatności. W przypadku Chorzowa zmniejszenie dochodów z tego tytułu wyniosło w 2012 r. prawie 48% dochodów wykonanych, jednakże był to przypadek jednostkowy. W zdecydowanej większości miast skutki zastosowania tych narzędzi nie przekraczały 1% dochodów z podatku, a tylko w nielicznych osiągnęły kilka procent (np. w 2011 r.: Włocławek – 8,9%, Chorzów 4,9%; w 2012 r.: Rybnik – 4,3%; w 2013 r.: Radom – 7,7%, Chorzów – 7,3%).

Warto zauważyć, że organy podatkowe stosują te uznaniowe narzędzia głównie w stosunku do podatników, którymi są osoby fizyczne. Udział tej grupy podatników w przypadku umorzenia zaległości wyniósł od 59% w latach 2011 i 2012 do 73% w 2013 r. Jeśli chodzi natomiast o rozłożenie płatności na raty i odroczenia to udział osób fizycznych jest jeszcze wyższy i wyniósł od 69% w 2012 r. do 87% w 2013 r.

Podsumowanie

Podatek od środków transportowych jest jednym z tych podatków, względem którego gminom (w tym miastom na prawach powiatu) przysługują ograniczone narzędzia władztwa podatkowego, będącego jednym z warunków samodzielności finansowej w aspekcie dochodowym. Należy zaznaczyć, że wykorzystanie tych kompetencji może mieć wyłącznie skutek obniżający dochody budżetowe.

Analiza wykonania budżetów miast na prawach powiatu za lata 2011-2013 wskazuje, że jednostki te dość powszechnie stosowały przysługujące im uprawnienia. Szczególnie dotyczy to możliwości uchwalania stawek podatkowych niższych niż maksymalne pułapy ustawowe, co w wielu miastach spowodowało znaczne uszczuplenie dochodów z tego źródła. Pozytywnie należy ocenić dość powszechne różnicowanie stawek, przez co podatek mógł pełnić obok funkcji fiskalnej także funkcję stymulacyjną. Zastosowane kryteria dla stawek obniżonych wskazują głównie na cele ekologiczne takiej polityki podatkowej. Ocena merytoryczna jej efektów wymaga bardziej pogłębionych badań.

Wynikające z Ordynacji podatkowej uznaniowe uprawnienia prezydentów miast również były wykorzystywane dość powszechnie, jednakże ich skutki finansowe były znacznie mniejsze niż wynikające z kształtowania stawek. Z punktu widzenia dochodów budżetowych pozytywnie należy ocenić szersze wykorzystywanie uprawnienia do rozkładania na raty i odraczania terminów płatności niż do definitywnego umarzania zaległości podatkowych.

Jedynym narzędziem z dość ograniczonego instrumentarium władztwa podatkowego, które prawie nie było stosowane przez miasta na prawach powiatu jest uprawnienie do uchwalania pozaustawowych zwolnień przedmiotowych.

Podsumowując, należy stwierdzić, że polityka podatkowa miast na prawach powiatu w zakresie podatku od środków transportowych, w warunkach ograniczonego władztwa podatkowego, jest dość aktywna. W wielu przypadkach poprzez znaczne różnicowanie stawek podatkowych może wywierać istotne skutki mikroekonomiczne wpływając na koszty działalności podatników, jednakże jej znaczenie makroekonomiczne, a zwłaszcza wpływ na ogólną sytuację budżetową miast jest marginalny. Wynika to z niewielkiego, nieprzekraczającego 1%, udziału omawianego podatku w strukturze dochodów ogółem.

Literatura

- Finanse samorządowe 2005*, red. C. Kosikowski, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2005.
- Gomułowicz A., Małecki J., *Podatki i prawo podatkowe*, LexisNexis, Warszawa 2013.
- Sprawozdania z wykonania budżetów jednostek samorządu terytorialnego za okres 2011-2013*, www.mf.gov.pl.
- Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. Dz. U. 2010, nr 95, poz. 613 z późn. zm. (tekst jednolity).
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. ordynacja podatkowa. Dz. U. 2012, poz. 749 z późn. zm. (tekst jednolity).

TAX REVENUES FROM TRANSPORTATION MEANS IN CITIES WITH COUNTY RIGHTS IN THE CONTEXT OF FINANCIAL INDEPENDENCE RULE

Summary

The purpose of the article is to present the legally justified possibilities of influencing tax components from transport means, by the local authority units, as well as the assessment of these powers implementation and their budgetary effects based on the example of cities with county rights.

Following the analysis of legal acts it can be stated that the competencies of local authorities are limited in this area and come down only to the possibility of tax rates reduction and their diversification, to introducing tax exemptions based on substantive criteria, tax arrears redemption and spreading their payments into instalments or postponing payment deadlines. The analysis of city budgets in the period 2011-2013 allows for concluding that the significant tax effects resulted from the right to influence tax rates only, however, its influence on total revenues was marginal due to the limited share of the discussed tax in the overall revenue structure.