



PREZYDENT MIASTA OŚWIECIM

Oświęcim, dnia 8 grudnia 2020 r.

FP.3110.38.2020.I

**Pani
Justyna Przekopiak**

**Dyrektor Departamentu Podatków
Sektorowych, Lokalnych oraz
Podatku od Gier**

**Ministerstwo Finansów
ul. Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa**

Szanowna Pani Dyrektor,

w ślad za pismami i apelami innych samorządów zwracam uwagę na potrzebę pilnej nowelizacji ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych poprzez zmianę treści art. 7 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy i ograniczenie tym samym możliwości wyłączania spod opodatkowania podatkiem od nieruchomości gruntów rozumianych jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Pod koniec 2016 roku znowelizowano brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. I tak do 31 grudnia 2016 r. z podatku od nieruchomości zwolnione były: budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym oraz zajęte pod nie grunty, jeżeli:

- g) zarządca infrastruktury był obowiązany do jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym lub
- h) były przeznaczone wyłącznie do przewozu osób, wykonywanego przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządzał tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom, lub
- i) tworzyły linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy od 1 stycznia 2017 r. ze zwolnienia z podatku od nieruchomości korzystają grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

- a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Ustawa zmieniająca wyżej cytowane przepisy wprowadziła ponadto do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nową definicję infrastruktury kolejowej, a wykaz elementów tej infrastruktury został określony w załączniku nr 1 do ww. ustawy. Zalicza się do niej m.in.: tory kolejowe, obrotnice i przesuwnice; podtorze, obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp), nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia



W prowadzonej korespondencji prosimy powoływać się na numer pisma.

PL 32-600 Oświęcim, ul. Zaborska 2

e-mail: um@um.oswiecim.pl

www.oswiecim.pl

ePUAP/yvOo784mko/SkrytkaESP

Telefon: +48 33 842-91-00
+48 33 842-91-17

Fax: +48 33 842-91-99

zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe, budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, rampy towarowe, a także grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika.

Konsekwencją tak funkcjonujących zapisów jest regulacja prowadząca do absurdalnych sytuacji, w wyniku których ze zwolnienia korzystają całe działki ewidencyjne, które ani faktycznie, ani potencjalnie nie są związane z transportem kolejowym, a jedynie w niewielkiej części zajęte są pod infrastrukturę kolejową. Nielogiczność obecnego zwolnienia polega na tym, że zwalniane są całe (kilkunastohektarowe) działki, na których posadowiony jest choćby fragment infrastruktury kolejowej np. tory. Dzieje się tak nawet wówczas, gdy na działkach tych, oprócz wspomnianych torów, znajdują się także inne obiekty; zakłady produkcyjne, biura, hale, sklepy, magazyny, itp. wykorzystywane do prowadzenia działalności w ogóle nie związanej z branżą transportową i kolejową. Obecnie ze zwolnienia korzystają nie tylko podmioty, których główną działalnością jest transport kolejowy (np. spółki PKP), ale także inni przedsiębiorcy prowadzący różnorodną działalność gospodarczą, wykorzystujący swoją prywatną infrastrukturę kolejową, która jednocześnie udostępniana jest przewoźnikom krajowym w celu np. dostarczenia materiałów i surowców niezbędnych do procesu produkcyjnego. Skutkiem obecnego stanu prawnego wynikającego z ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, jest to, iż praktycznie każdy podatnik podatku od nieruchomości posiadający na swoim terenie bocznice kolejową czy tory kolejowe, pod warunkiem ich udostępniania, może podejmować działania prowadzące do radykalnego obniżania zobowiązań podatkowych z tytułu podatku od nieruchomości poprzez wyłączanie z opodatkowania nie tylko części gruntów zajętych pod infrastrukturę kolejową, ale całych działek ewidencyjnych na których ta infrastruktura się znajduje.

Na przykładzie miasta Oświęcim, po nowelizacji brzmienia art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, podmioty nie prowadzące działalności na rynku kolejowym wyłączyły z opodatkowania tory i inne budowle o wartości ok. 10 mln zł oraz ponad 200 ha gruntów, tylko dlatego, że na fragmentach poszczególnych działek posadowione są elementy infrastruktury kolejowej. Rozkład wspomnianej infrastruktury na terenach kilku prywatnych firm spowodował, że w ich przypadku na chwilę obecną z opodatkowania wyłączono ok 2/3 całego obszaru, od którego do końca 2016 r. uiszczany był podatek według stawek przewidzianych dla gruntów związanych prowadzeniem działalności gospodarczej. Na zwolnionych z opodatkowania działkach cały czas prowadzona jest działalność gospodarcza nie mająca nic wspólnego z transportem kolejowym. Zaznaczyć należy, że na ww. znacznych rozmiarów działkach znajdują się budynki wykorzystywane do działalności gospodarczej. Przedstawione dane świadczą o tym, że z tego zwolnienia nie korzystają małe, pojedyncze małe istotne pod względem wpływów podatkowych podmioty lecz w wielu przypadkach duże koncerny o zasięgu międzynarodowym.

Roczne ubytki dochodów budżetu miasta na dzień dzisiejszy z tego tytułu sięgają kilku milionów złotych, a ugruntowana już jednolita linia orzecznicza prowadzi do wniosku, że prawidłowe jest zwolnienie z opodatkowania całych działek niezależnie od tego jaką ich część zajmuje infrastruktura kolejowa. Należy zaznaczyć, że wyżej wspomniana ustawa daje także możliwość składania korekt deklaracji podatkowych od 2017 r. Obecne ubytki dochodów miasta za lata 2017-2020 z tego tytułu wynoszą około 9 mln zł.

Powyższa absurdalna sytuacja stawia w złym świetle organy podatkowe i ich działania związane z naliczaniem zobowiązań podatkowych innym podatnikom. Szczególnie bulwersujące, niesprawiedliwe i zupełnie niezrozumiałe jest to, że wszyscy podatnicy, którzy na swoim terenie nie posiadają infrastruktury kolejowej, nie mają żadnych profitów - uiszczają podatek zarówno od

budynków, budowli jak i posiadanych gruntów i to według najwyższych stawek. Jak wytłumaczyć tym przedsiębiorcom, że im żadne zwolnienie się nie należy, że to oni z wypracowanych przez siebie środków, przekazywanych miastu w postaci podatków, finansują zadania realizowane przez miasto, a inni podatnicy są skutecznie i zgodnie z prawem zwalniani z obowiązku płatności danin publicznych - co stawia tych drugich w uprzywilejowanej pozycji. Jak wytłumaczyć tą sytuację zwykłym mieszkańcom, którzy muszą od każdego metra swojego gruntu płacić podatek od nieruchomości czy podatek rolny, a wielkie przedsiębiorstwa, w wyniku powyższych absurdalnych przepisów ustawowych, są zwalniane z jakichkolwiek opłat za grunty, gdzie wystarczy, że znajduje się tam tylko mały odcinek np. torów. Ma się to nijak do zasady sprawiedliwości podatkowej oraz reguł równości i powszechności opodatkowania.

Ponadto, z informacji i sygnałów organizacji sektora samorządowego wynika, iż pozytywna dla podatników linia orzecznicza pozwalająca na zwolnienie z opodatkowania całych działek ewidencyjnych zachęca firmy do podejmowania działań w kierunku zcalania działek, tak aby działka, na której znajduje się infrastruktura kolejowa miała jak największą powierzchnię i w konsekwencji jak największa powierzchnia była zwolniona z opodatkowania. Takie działania oraz jednoczesna bezczynność aparatu Państwa czy też przeciąganie w czasie prac związanych z poprawą zapisu w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych w najbliższym czasie doprowadzić może do tego, że firmy posiadające infrastrukturę kolejową będą sukcesywnie zwiększać powierzchnię gruntów podlegających zwolnieniom podatkowym, co nie obędzie się bez ogromnych strat w budżetach poszczególnych samorządów.

Jak można przeczytać w uzasadnieniu do projektu ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, celem wprowadzonej od 1 stycznia 2017 r. nowelizacji było dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32) oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie. Uzasadnienie zmiany ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest następujące cyt., „w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych w art. 7 w ust. 1 pkt 1 dostosowano do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w ustawie o transporcie kolejowym. Ponadto zaproponowano dostosowanie zwolnienia analogicznie do przepisów dotyczących transportu lotniczego, poprzez wskazanie, że zwolnienie stosuje się również w odniesieniu do budynków (nastawni kolejowych)”. Na etapie projektu ustawy oszacowano, iż uszczuplenie dochodów JST wyniesie ok 7 mln zł, jednocześnie zapewniano, że zwolnieniem nie będzie objęta infrastruktura prywatna. Pomimo iż cele i zamierzenia projektodawców były zupełnie inne, orzecznictwo sądów administracyjnych w tym Naczelnego Sądu Administracyjnego jest jednoznaczne i niekorzystne dla samorządów. Nie pozostawia ono złudzeń, co do tego iż treść przepisów regulujących zwolnienie należy odczytywać biorąc pod uwagę literalne brzmienie poszczególnych kwestii, a nie intencje autorów wprowadzonych zmian. Z tego też względu zmiana brzmienia art. 7 w ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest uzasadniona i oczekiwana przez samorządy, aby zapobiec dalszej utracie znacznych wpływów z tytułu podatków. Przykład miasta Oświęcim pokazuje, że ubytek dochodu z tego tytułu za okres 2017-2020 wyniósł 9 mln zł, a w kolejnych latach będzie wynosił około 2 mln zł rocznie.

Opisywany powyżej problem od dłuższego czasu znany jest organom centralnym Państwa Polskiego, o czym świadczą liczne pisma i wystąpienia Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów poszczególnych miast. Pomimo apeli o zmianę prawa i ograniczenie możliwości korzystania z nadmiernego zwalniania od podatku cd nieruchomości sporych obszarów gruntów będących w posiadaniu podmiotów posiadających na swoim terenie elementy infrastruktury kolejowej, do

dnia dzisiejszego nie podjęto żadnych skutecznych działań służących zmianie niesprawiedliwych i krzywdzących dla samorządów oraz społeczności lokalnej regulacji prawnych. Dlatego też z zadowoleniem przyjąłem inicjatywę Senatu, która wychodzi naprzeciw rozwiązaniu tego problemu.

Zwolnienie infrastruktury kolejowej w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. doprowadziło do znacznego uszczuplenia dochodów poszczególnych samorządów, bez możliwości starania się o rekompensatę utraconych dochodów. Ponadto zwrócić należy uwagę na stale rosnące obciążenia budżetów gmin spowodowane chociażby wzrostem wynagrodzeń, wzrostem cen energii elektrycznej, usług budowlanych, rosnącymi kosztami gospodarki odpadami, koniecznością "dopłacania" do oświaty itp., co przy braku stałych i pewnych źródeł finansowania (np. podatki lokalne) grozić może utratą płynności finansowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, podobnie jak inni przedstawiciele samorządów, zwracam uwagę na konieczność pilnych regulacji prawnych prowadzących do uszczelnienia systemu podatkowego, tak aby wyeliminować lukę w prawie podatkowym i ograniczyć zwolnienie tylko i wyłącznie do części gruntów pod budynkami i budowlami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

PREZYDENT MIASTA

Janusz Chwierut

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a