



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-137-21

**Druk nr 1729**  
Warszawa, 5 listopada 2021 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy

## **- o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.**

Projekt został przekazany do Ministra Infrastruktury w celu wypełnienia obowiązku notyfikacji Komisji Europejskiej. O numerze i dacie notyfikowania poinformuję Panią Marszałek niezwłocznie po ich otrzymaniu.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 oraz z 2021 r. poz. 401 i 1558) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1a w ust. 3 uchyla się pkt 4;
- 2) w art. 7 w ust. 1:
  - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) lub obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 tej ustawy, w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy, jeżeli ta infrastruktura kolejowa lub obiekt infrastruktury usługowej:
      - a) są udostępniane przewoźnikom kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6–6b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub
      - b) są wykorzystywane do przewozu osób, lub
      - c) tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm, lub
      - d) stanowią infrastrukturę nieczynną w rozumieniu art. 4 pkt 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;”
  - b) po pkt 1a dodaje się pkt 1b i 1c w brzmieniu:
    - „1b) grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia przez przewoźnika kolejowego w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym albo operatora stacji pasażerskiej w rozumieniu art. 4 pkt 54 tej ustawy usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych;

- 1c) grunty inne niż określone w pkt 1–1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz położone na nich budynki i budowle – z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy;”.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

## UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu przede wszystkim doprecyzowanie zakresu zwolnienia od podatku od nieruchomości określonego w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170, z późn. zm.), zwanej dalej „u.p.o.l.”, w obszarze zwolnienia gruntów kolejowych, w szczególności zajętych na prowadzenie działalności podmiotów, takich jak zarządcy infrastruktury kolejowej i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „u.t.k.”.

Dodatkowo w art. 1a ust. 3 u.p.o.l. uchyla się pkt 4. Zaproponowana zmiana w zakresie klasyfikowania, na potrzeby u.p.o.l., użytków ekologicznych ma charakter dostosowujący i porządkujący. Konieczność zmiany wynika z rezygnacji z wykazywania w ewidencji gruntów i budynków, do której odwołują się przepisy u.p.o.l., odrębnej kategorii gruntów stanowiących użytki ekologiczne, gdyż informacje w tym zakresie są gromadzone w Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody, prowadzonym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098, z późn. zm.).

Zmiany (uchylenia) wymaga jedynie art. 1a w ust. 3 pkt 4 u.p.o.l. Przepis ten odwołuje się bowiem do definicji użytków ekologicznych zawartej w ewidencji gruntów i budynków, zwanej dalej „egib”, która jest nieaktualna, gdyż w obowiązującym od dnia 31 lipca 2021 r. rozporządzeniu Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 27 lipca 2021 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. poz. 1390, z późn. zm.) dokonano zmiany zasad zaliczania gruntów do poszczególnych użytków gruntowych (brak jest obecnie w egib kategorii użytki ekologiczne). Zmiana przepisów rozporządzenia w sprawie egib, które zawierają definicję użytków ekologicznych, nie ma jednak wpływu na stosowanie zwolnienia dla tych gruntów, zawartego w art. 7 ust. 1 pkt 10 u.p.o.l. Zwolnienie dla użytków ekologicznych ma zostać utrzymane. Przepis ten nie wymaga zatem zmiany. Podstawą weryfikacji zasadności korzystania ze zwolnienia dla organów podatkowych będzie Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody zawierający m.in. informacje o uchwałach rad gmin ustanawiających użytki ekologiczne.

Projektowane rozwiązania w zakresie art. 7 ust. 1 u.p.o.l. uszczelniają system zwolnień od podatku od nieruchomości w sytuacji wykorzystywania gruntów kolejowych do prowadzenia działalności w obszarze niezwiązanym z kolejnictwem. W konsekwencji projektowane

rozwiązania wyeliminują nadużycia interpretacji aktualnie obowiązujących przepisów przez część przedsiębiorców, którzy nie prowadząc działalności zarządcy na rynku kolejowym, wykorzystują przepis do unikania opodatkowania i powodują uszczuplenie wpływów z podatku od nieruchomości do budżetów gmin.

Zwolnienia od podatku od nieruchomości dotyczące infrastruktury kolejowej były wprowadzone od początku obowiązywania u.p.o.l. Do dnia dzisiejszego zwolnienia od podatku są cały czas tożsame (w wymiarze legalnym) i obejmują „grunty kolejowe”, ale z uwagi na wdrożenie do polskiego systemu prawnego prawa Unii Europejskiej (zmiana z 2016 r. u.t.k.) zmieniła się nomenklatura, dlatego to co jeszcze 6 lat temu było infrastrukturą kolejową, obecnie stanowić może obiekt infrastruktury usługowej (również podlegający udostępnianiu) funkcjonujący i działający w ramach systemu kolei, ujednoczanego przez prawo Unii Europejskiej.

Ze zwolnienia od podatku od nieruchomości korzystały od dnia wejścia w życie u.p.o.l. do dnia 31 grudnia 2002 r. „*budowle wykorzystywane wyłącznie na potrzeby publicznego transportu kolejowego i zajęte pod nie grunty*”. Od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. od podatku od nieruchomości były zwolnione „*budowle kolejowe stanowiące całość techniczno-użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami, służące do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiające dokonywanie przewozów osób lub rzeczy – wykorzystywane wyłącznie na potrzeby publicznego transportu kolejowego, a także zajęte pod nie grunty*”. Od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. zwolnione od podatku od nieruchomości były „*budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym oraz zajęte pod nie grunty, jeżeli:*

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

Od dnia 1 stycznia 2017 r. powyższy przepis został zmodyfikowany ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) i od tego dnia od podatku od nieruchomości są zwolnione:

*„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.”.*

Wspomnianą ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw wdrożono częściowo dyrektywę 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 r., str. 32, z późn. zm.), zwaną dalej „dyrektywą 2012/34/UE”. Wprowadzono m.in. do u.t.k. załącznik nr 1 „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej” będący odpowiednikiem załącznika I „Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej” dyrektywy 2012/34/UE. Załącznik I dyrektywy 2012/34/UE określa, że *„w skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych:*

- powierzchnia gruntów,*
- tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp itd.; perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych; drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów; mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów; skrzyżowania torów kolejowych itd.; osłony przeciwsniegowe,*
- obiekty inżynieryjne: mosty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami; mury oporowe i umocnienia skarp itd.,*
- przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego,*
- nawierzchnia kolejowa, w szczególności szyny, szyny żłobkowe, kierownice (odbojnice); podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek; zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw),*

- drogi dostępu dla pasażerów i towarów, w tym drogi dojazdowe i drogi dla pasażerów przybywających lub oddalających się pieszo,
- urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; hamulce torowe,
- systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa,
- urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdnyymi, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi,
- budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury, w tym pewna część instalacji służących pobieraniu opłat za przewóz.”.

Zgodnie natomiast z załącznikiem nr 1 do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw „w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów

*awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;*

- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;*
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;*
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;*
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;*
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;*
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;*
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.”.*

W świetle przepisów dyrektywy 2012/34/UE katalog elementów infrastruktury kolejowej obejmuje również elementy składające się na bocznicę kolejowe.

Jednocześnie dyrektywa 2012/34/UE wprowadziła w dotychczasowej nomenklaturze podział na infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej. Załącznik II dyrektywy 2012/34/UE pt. „Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)” określa usługi świadczone przez zarządców infrastruktury kolejowej oraz przez operatorów obiektów infrastruktury usługowej na rzecz przedsiębiorstw kolejowych. Zgodnie z tym załącznikiem:

„1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:

- a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;*
- b) prawo do wykorzystania zdolności przepustowej, która została przyznana;*
- c) korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym z punktów i węzłów kolejowych;*

- d) prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;*
  - e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne;*
  - f) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.*
2. *Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:*
- a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;*
  - b) terminale towarowe;*
  - c) stacje rozrządowe oraz urządzenia służące formowaniu składów pociągów, w tym urządzenia manewrowe;*
  - d) tory postojowe;*
  - e) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużej prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;*
  - f) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;*
  - g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;*
  - h) instalacje pomocnicze;*
  - i) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie.*
3. *Usługi dodatkowe mogą obejmować:*
- a) prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/72/WE;*
  - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;*
  - c) umowy dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:*
    - sprawowanie kontroli nad przewozem towarów niebezpiecznych,*

– udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów specjalnych.

4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:

a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;

b) dostarczanie informacji uzupełniających;

c) rewizję techniczną taboru;

d) sprzedaż biletów w stacjach pasażerskich;

e) utrzymanie naprawcze taboru świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonych dla pociągów dużej prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza.”.

Rozwiązania zawarte w załączniku II dyrektywy 2012/34/UE zostały zaimplementowane do polskiego porządku prawnego w załączniku nr 2 do u.t.k. „Usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej”, wprowadzonego ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, zgodnie z którym:

„1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;

2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;

3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;

4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;

5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Usługi świadczone w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

1) stacja pasażerska;

2) terminal towarowy;

3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;

- 4) tory postojowe;
  - 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
  - 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
  - 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
  - 8) instalacje pomocnicze;
  - 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.
3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

1) usługi dodatkowe:

- a) prąd trakcyjny,
- b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
- c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urzędzeń,
- d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:
  - przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,
  - opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

2) usługi pomocnicze:

- a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
- b) dostarczanie informacji uzupełniających,
- c) rewizja techniczna taboru,
- d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
- e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.”.

Projektowana zmiana art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. usuwa dotychczasowe wątpliwości interpretacyjne, jednoznacznie przesądając, że „udostępnianie infrastruktury kolejowej” należy interpretować w rozumieniu określonym w przepisach u.t.k. Należy zauważyć, że mimo zmiany nomenklatury, którą wprowadziła dyrektywa 2012/34/UE, zarówno infrastruktura kolejowa, jak i obiekty infrastruktury usługowej, stanowią elementy, które są udostępniane przewoźnikom kolejowym. Zatem, mając na względzie dotychczasowy warunek „udostępniania” jako determinant korzystania ze zwolnienia od podatku od nieruchomości, w ramach tego zwolnienia należy uwzględnić również udostępnianie przewoźnikom kolejowym obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych im przez operatorów tych obiektów. Należy nadmienić, że infrastruktura kolejowa udostępniana przewoźnikom kolejowym, jak również obiekty infrastruktury usługowej, choćby stacje pasażerskie, stanowią nieodzowny element wykonywania logicznego i celowego transportu kolejowego. Jeśli pociągi nie zatrzymywałyby się na stacjach, wówczas jedynie jeździłyby po liniach kolejowych, podczas gdy cel funkcjonowania transportu kolejowego jest zupełnie inny – polega na dowożeniu towarów albo pasażerów od stacji do stacji. Konieczne jest także utrzymywanie obiektów infrastruktury usługowej przeznaczonych m.in. do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów, punktów zaplecza technicznego, torów postojowych i innych instalacji niezbędnych do niezakłóconego i bezpiecznego prowadzenia transportu kolejowego. Powyższe przemawia za stosowaniem zwolnienia od podatku od nieruchomości nie tylko do „liniowej” infrastruktury kolejowej, ale również do obiektów infrastruktury usługowej. Dlatego też w projektowanym art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. zwolnieniu od podatku od nieruchomości podlegają grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej lub obiektu infrastruktury usługowej w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej. Należy podkreślić, że w części, w której działka będzie zajmowana na inną działalność gospodarczą niż działalność związana z transportem kolejowym, nie będzie korzystała z ww. zwolnienia. Art. 5 u.t.k. określa zadania zarządcy infrastruktury, natomiast rozdział 6a u.t.k. określa zadania operatora obiektu infrastruktury usługowej związane ze świadczeniem usług na rzecz przewoźnika kolejowego. Zgodnie z art. 36a u.t.k. udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wnioski, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu. Kolejne przepisy rozdziału 6a u.t.k. określają,

jakie warunki musi spełnić zarządzający obiektem infrastruktury usługowej oraz na czym polega udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej. Natomiast rozdział 6b u.t.k. zatytułowany – Stacje pasażerskie i perony, które w odniesieniu do ust. 2 załącznika nr 2 u.t.k. również stanowią obiekty infrastruktury usługowej podlegające udostępnianiu określone w art. 36j ust. 1 u.t.k. Następne przepisy rozdziału 6b u.t.k. precyzują warunki, jakie musi spełnić zarządca stacji pasażerskiej. Należy wyraźnie odróżnić inną działalność gospodarczą, jak chociażby magazynowanie czy składowanie towarów wykonywane na gruntach, w budynkach i budowlach w części zajętej na tę działalność, które nie będą podlegały zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, ponieważ nie jest to działalność gospodarcza na podstawie u.t.k., od działalności gospodarczej świadczonej np. za pośrednictwem terminali towarowych służących do załadunku i rozładunku pociągów towarowych. Terminal towarowy zgodnie z ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do u.t.k. stanowi obiekt infrastruktury usługowej. Należy podkreślić, że towar przewożony z punktu A do punktu B pociągiem towarowym udostępnioną linią kolejową wymaga załadunku w punkcie A i rozładunku w punkcie B. Projektowane przepisy zwalniają terminale towarowe – jako obiekty infrastruktury usługowej – z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, ale wyłącznie w zakresie części przeznaczony do prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem usług przewoźnikom kolejowym. Zmiany zaproponowane w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. w zrównoważony sposób określają zwolnienie od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz obiektów infrastruktury usługowej, tak aby podmioty kolejowe nie zostały nadmiernie obciążone daniną i nie spowodowało to zachwiania rozwoju transportu kolejowego, który jako najbardziej ekologiczna gałąź transportu ma istotne znaczenie dla wdrażania polityki Europejskiego Zielonego Ładu w Unii Europejskiej. Terminale towarowe jako obiekty infrastruktury usługowej są oczywiście niezbędne przy załadunku pociągów towarowych, ale mają przede wszystkim istotne znaczenie dla zwiększania udziału kolei w śródlądowym transporcie towarów. Nakładanie obciążeń podatkowych na obiekty infrastruktury usługowej, czyli terminale towarowe, stacje pasażerskie i pozostałe elementy wchodzące w skład obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, może skutkować postrzeganiem tej gałęzi transportu jako mniej konkurencyjnej wobec transportu np. samochodowego.

Wskazanie *expressis verbis* w projektowanym art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1c u.p.o.l, że „świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej” należy rozumieć w kontekście ust. 2 i 3 załącznika nr 2 u.t.k. jednoznacznie określa, że chodzi o usługi w rozumieniu przepisów tej

ustawy, świadczone przez operatora na rzecz przewoźnika kolejowego, nie zaś o „jakiegokolwiek” usługi realizowane przez operatora obiektu infrastruktury usługowej na rzecz innych podmiotów w ramach swobody działalności gospodarczej na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162). Powyższe wskazanie ma na celu ograniczenie wątpliwości interpretacyjnych.

Projektowana „nowa” lit. d w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. rozszerza zwolnienie od podatku od nieruchomości na infrastrukturę nieczynną – którą jest infrastruktura kolejowa istniejąca, ale wyłączona czasowo z prowadzenia ruchu kolejowego np. z uwagi na prowadzone procesy modernizacyjne lub prace remontowe.

W projektowanej ustawie przewidziano ponadto dodanie nowego pkt 1b w art. 7 ust. 1 u.p.o.l., zgodnie z którym zwolnieniem z podatku od nieruchomości objęto grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej. Mimo braku definicji legalnej usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych pojęcie to pojawia się w u.t.k. i dotychczas nie budziło wątpliwości. Grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia przez przewoźnika kolejowego albo operatora stacji pasażerskiej usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych obejmować mają co do zasady elementy obiektów infrastruktury usługowej, w szczególności zaś stacji pasażerskiej i dworca kolejowego. Projektowany przepis ma na celu doprecyzowanie zwolnienia od podatku od nieruchomości dla tych elementów obiektów infrastruktury usługowej, których utrzymywanie jest niezbędne z uwagi na oczekiwania społeczne. Do elementów podlegających zwolnieniu podatkowemu zaliczyć należy ogólnodostępne powierzchnie bezpośrednio związane z obsługą podróżnych przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej obejmujące: poczekalnie; hole dworcowe i antresole; wydzielone pomieszczenia dostosowane do karmienia i przewijania dzieci, toalety, dostęp do terenów zielonych (np. dla pasażerów podróżujących ze zwierzętami); powierzchnie przed kasami biletowymi; powierzchnie zajęte przez kasy biletowe i inne powierzchnie przeznaczone do sprzedaży biletów; punkty informacyjne; pieszce ciągi komunikacyjne; powierzchnie zajęte pod: dźwigi osobowe i inne urządzenia służące przemieszczaniu się osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, pochylnie, kładki dla pieszych; wiaty osłaniające przed czynnikami atmosferycznymi; miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów; powierzchnie stanowiące dostęp z drogi publicznej: do peronów, dworca kolejowego lub innej przestrzeni ogólnodostępnej; ciągi dojazdowe do parkingów wraz z infrastrukturą (dźwigi towarowe, elementy najazdowe, pochylnie, wiadukty, tunele);

powierzchnie służące do umieszczania dodatkowych informacji dla pasażerów wyznaczone przez operatora stacji pasażerskiej zgodnie z obowiązującymi przepisami; powierzchnie stanowiącą zaplecze techniczne w części służącej prawidłowemu funkcjonowaniu ww. elementów stacji pasażerskiej. Powyżej wymienione elementy i powierzchnie mają zapewniać odpowiednią (powszechną, ogólną) dostępność obiektów infrastruktury usługowej – stacji pasażerskich, dla korzystających z nich podróżnych, i tym samym służą realizacji usługi bezpośrednio związanej z obsługą podróżnych, tj. usługi służącej zaspokojeniu potrzeb podróżnych związanych bezpośrednio z celem, jakim jest podróż transportem kolejowym. Przykładem są m.in. miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów udostępniane na potrzeby pasażerów publicznego transportu zbiorowego, takie jak np. parkingi PARK & RIDE, stanowiska BIKE&RIDE, służące do przesiadania się podróżnych z innego środka transportu (samochód, motocykl, rower, hulajnoga itd.) na pociąg. Rozwiązanie to ma również umożliwić przekształcenie stacji pasażerskich w węzły komunikacyjne łączące różne gałęzie i rodzaje transportu (samochodowy z kolejowym, dalekobieżny z miejskim, rowerowy z kolejowym itd.).

Jednocześnie projektowany przepis pozwoli na obciążanie podatkiem części gruntów, budynków lub budowli wykorzystywanych do działalności komercyjnej, tj. np. dzierżawionych, wynajmowanych przez podmioty prowadzące inną działalność niż przewoźnika kolejowego albo operatora stacji pasażerskiej. Mając na uwadze, że działalność gospodarcza polegająca na prowadzeniu stacji pasażerskiej/dworca kolejowego jest co do zasady deficytowa, brak wprowadzenia zwolnienia będzie przeczył zarówno polityce rządowej, jak i wspólnotowej zmierzającej do promowania kolei jako zrównoważonego środka transportu, w szczególności polityce tzw. Zielonego Ładu. Niewprowadzenie zwolnienia wymagałoby zatem rewizji polityki rządu w omawianym zakresie, w szczególności zaś akceptacji dla zamykania dworców kolejowych oraz wyłączaniu z użycia elementów stacji pasażerskich. Powyższe przeczyłoby również polityce rządu w obszarze dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami).

W projektowanej ustawie dodaje się również nowy pkt 1c w art. 7 ust. 1 u.p.o.l., który ma zmniejszać obciążenia podatkiem od nieruchomości za grunty, budynki i budowle, które nie są wykorzystywane do żadnej działalności, a są utrzymywane jako „rezerwa” gruntów, budynków i budowli na potrzeby rozwoju sektora kolejowego, w tym przyszłych inwestycji. W projektowanej regulacji odniesiono się do pojęcia obszaru kolejowego, który jest wyraźnie zdefiniowany w art. 4 pkt 8 u.t.k., jako powierzchnia gruntu określona działkami

ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Pozwala to na zwolnienie od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli, którymi zarządzają podmioty rzeczywiście funkcjonujące na rynku kolejowym. Dodatkowo należy zauważyć, że nie każda działka ewidencyjna, na której znajdują się tory kolejowe, stanowi obszar kolejowy (zgodnie z przytoczoną powyżej definicją obszaru kolejowego). Jednocześnie wprowadza się wyjątek, w którym prowadzenie na takim gruncie działalności gospodarczej innej niż „kolejowa” będzie skutkowało brakiem zwolnienia od podatku od nieruchomości.

Wejście w życie powyższych regulacji powinno skutkować zwiększeniem wpływów podatkowych do części budżetów gmin w związku z uszczelnieniem korzystania ze zwolnień z opodatkowania w obszarze kolejnictwa. Zaproponowane rozwiązania zmierzają do eliminacji zgłaszanego przez jednostki samorządu terytorialnego problemu unikania opodatkowania przez podmioty prowadzące inną niż kolejowa działalność gospodarczą (np. przez praktykę scalania gruntów).

Termin wejścia w życie projektowanej ustawy określono na dzień 1 stycznia 2023 r. z uwagi na konieczność zachowania odpowiedniej *vacatio legis* dla projektowanych regulacji, w celu uniknięcia zarzutu naruszenia konstytucyjnej zasady demokratycznego państwa prawnego i wynikającej z niej zasady bezpieczeństwa prawnego jednostki i zasady ochrony interesów w toku (zmiana wpływa na podmioty, które obecnie korzystają ze zwolnień – zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego zmiany dotyczące podatków, w których wymiar podatkowy jest dokonywany za okres roczny, powinny być ogłaszane co najmniej miesiąc przed końcem poprzedniego roku podatkowego – por. wyrok TK z dnia 25 kwietnia 2001 r., sygn. K 13/01 czy wyrok TK z dnia 15 lutego 2005 r., sygn.. akt K 48/04). Ponadto *vacatio legis* przewidująca wejście w życie zwolnień od podatku od nieruchomości „kolejowych” z dniem 1 stycznia 2023 r. zapewni okres niezbędny do oceny nowych regulacji przez Komisję Europejską w kontekście udzielania pomocy publicznej. Powyższe terminy określono również zgodnie z § 2 uchwały nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205), zgodnie z którym organ wnioskujący (Członek Rady Ministrów, stosownie do zakresu swojej właściwości, Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Prezes Rządowego Centrum Legislacji, inny podmiot upoważniony przez Prezesa Rady Ministrów) – uwzględniając odrębność i podział władzy wykonawczej i ustawodawczej – prowadzi prace legislacyjne nad projektami

aktów prawnych (projektem ustawy, projektem rozporządzeń Rady Ministrów, projektem rozporządzeń Prezesa Rady Ministrów i projektem rozporządzeń ministrów), zawierających przepisy określające warunki wykonywania działalności gospodarczej, w taki sposób, aby ustawa albo rozporządzenie mogło zostać ogłoszone nie później niż 30 dni przed dniem wejścia w życie tego aktu normatywnego.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

W związku ze zmianami dotyczącymi zwolnienia od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do u.t.k. – wprowadzanymi w art. 1 pkt 2 lit. a i b w zakresie dodawanego pkt 1c, projekt wymaga przekazania do notyfikacji Komisji Europejskiej w zakresie badania warunków konkurencyjności między gałęziami transportu kolejowego i drogowego. W pozostałym zakresie projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel– Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Tomasz Buczyński – Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl Marek Sabalski – p.o. naczelnika wydziału, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 19 97, e-mail: marek.sabalski@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 28.10.2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> inicjatywa własna</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:</b> UD268</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obecne brzmienie przepisów art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170, z późn. zm.) powoduje, że ze zwolnienia od podatku od nieruchomości korzystają nieruchomości, na których znajduje się infrastruktura kolejowa (udostępniana, wykorzystywana do przewozu osób lub szerokotorowa). Przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych jest wykorzystywany do unikania opodatkowania gruntów, na których znajduje się infrastruktura kolejowa, przez podmioty nieprowadzące działalności kolejowej, z uwagi na interpretacje, które pojęcia „udostępniania infrastruktury” nie wiążą ze stosowaniem przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „u.t.k.”.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Opisaną w pkt 1 lukę podatkową powoduje aktualne brzmienie przepisów art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, zgodnie z którym:

„1. Zwalnia się od podatku od nieruchomości:

1) 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.”.

Proponowana zmiana przepisów ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych w relacji do postanowień u.t.k. doprecyzowuje zakres zwolnienia, wiążąc go z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz obiektów infrastruktury usługowej, o którym mowa w u.t.k. Jednocześnie wyklucza się możliwość korzystania ze zwolnienia od podatku od nieruchomości w przypadku gruntów lub ich części zajętych na prowadzenie przez przedsiębiorców działalności innej niż związana z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k., lub świadczeniem usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu załącznika nr 2 ust. 2 i 3 do u.t.k.

W tym celu proponuje się zmiany w zakresie zwolnienia od podatku od nieruchomości w odniesieniu do:

- 1) gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej lub obiektów infrastruktury usługowej:
  - udostępnianych przewoźnikom kolejowym w rozumieniu rozdziałów 6–6b u.t.k.,
  - wykorzystywanych do przewozu osób,
  - tworzących linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm,
  - stanowiących infrastrukturę nieczynną w rozumieniu u.t.k.;
- 2) gruntów, budynków i budowli w części służącej bezpośredniej obsłudze podróżnych przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej;
- 3) gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli, jeśli nie są zajęte na prowadzenie działalności innej niż „kolejowa”.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kwestie obciążeń podatkowych podatkiem od nieruchomości nie są uregulowane w przepisach prawa Unii Europejskiej i każde państwo członkowskie stosuje w tym zakresie własne rozwiązania.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

Zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym kolei wąskotorowej	40	Urząd Transportu Kolejowego	Zmniejszenie obciążeń podatkowych. Zwolnienie od podatku od nieruchomości: – infrastruktury nieczynnej, – gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli, niewykorzystywanych do żadnej działalności.
Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej	Brak danych	Urząd Transportu Kolejowego	Zmniejszenie obciążeń podatkowych w odniesieniu do ok. 5000 obiektów (m.in. zwolnienie od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli w części służącej bezpośredniej obsłudze podróży przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej).
Gminy, na których obszarze znajduje się infrastruktura kolejowa	1891	Dane własne Ministerstwa Infrastruktury	Zwiększenie wpływów z tytułu podatku od nieruchomości. Oddziaływanie będzie dotyczyło wpływu na wysokość dochodów z tytułu podatku od nieruchomości, jednak z powodu braku danych – w szczególności w zakresie skutków uszczelnienia przepisów – nie jest możliwe określenie rodzaju i skali tego oddziaływania.
Podatnicy podatku od nieruchomości (podmioty prowadzące działalność gospodarczą inną niż „kolejowa”, które posiadają infrastrukturę kolejową)	Brak danych	Organy właściwe w zakresie poboru podatku od nieruchomości bądź minister właściwy do spraw finansów publicznych	Obowiązek zapłacenia wyższego podatku od nieruchomości.  Konieczność zapłaty wyższego podatku będzie wynikała z większej powierzchni gruntu, która będzie podlegała opodatkowaniu.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Problem regulowany w przedmiotowym projekcie był wielokrotnie omawiany roboczo ze stroną samorządową w ramach prac Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Projekt został przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 27 października 2021 r. Projekt ustawy uzyskał negatywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt został skierowany do konsultacji publicznych ze skróconym 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag. W procesie legislacyjnym projektu pominięto etap uzgodnień międzyresortowych i opiniowania.

Projekt został skierowany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
2. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
3. „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o.;
4. POLREGIO Sp. z o.o.;
5. „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.;
6. „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” Sp. z o.o.;
7. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.;
8. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
9. Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
10. Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.;
11. Fundacja ProKolej;

12. Unia Metropolii Polskich;
13. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
14. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej;
15. Związek Miast Polskich;
16. Unia Miasteczek Polskich.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało przedstawione w raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zaprojektowana zmiana w art. 1a ust. 3 dotycząca uchylecia pkt 4 u.p.o.l. nie powoduje skutków finansowych.</p> <p>Szacowane obciążenie w zakresie przepisów art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1a u.p.o.l. Polskich Kolei Państwowych S.A. (dalej: „PKP SA”) z tytułu podatku od nieruchomości w skali roku wynosi ok. 160 mln zł, zaś po uwzględnieniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 lutego 2021 r., sygn. SK 39/1P, wynosi około 132 mln zł. W odniesieniu do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK SA”) obciążenie z tytułu podatku od nieruchomości na podstawie obowiązujących przepisów wynosi ok. 20 mln zł, w tym z uwzględnieniem ww. wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Projektowane zmiany w art. 7 ust. 1 pkt 1–1c u.p.o.l. co do zakresu zwolnienia od podatku od nieruchomości spowodują zmniejszenie obciążenia z tytułu podatku od nieruchomości w PKP SA na kwotę ponad 30 mln zł. Projektowane zmiany przepisów spowodują zmniejszenie obciążenia PKP PLK SA z tytułu ww. podatku o ok. 5,5 mln zł w skali roku.</p> <p>W odniesieniu do PKP PLK SA proponowane zwolnienie podatkowe ukształtuje strukturę obciążeń podatkowych w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– dla gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli, jeśli nie są zajęte na prowadzenie działalności innej niż „kolejowa”, zmniejszy się wartość podatku od nieruchomości o ok. 18 mln zł,</li> <li>– dla infrastruktury nieczynnej, zmniejszy się wartość podatku od nieruchomości o ok. 5 mln zł,</li> <li>– z kolei objęcie podatkiem od nieruchomości części nieruchomości niezajętej na wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury kolejowej (np. dzierżawionej) spowoduje wzrost zobowiązań podatkowych PKP PLK SA o ok. 17,5 mln zł.</li> </ul> <p>W odniesieniu do PKP SA obciążenie z tytułu podatku od nieruchomości ukształtuje się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w zakresie projektowanego zwolnienia z opodatkowania obiektów infrastruktury usługowej, zmniejszy się o ok. 25,7 mln zł,</li> <li>– w zakresie projektowanego zwolnienia gruntów, budynków i budowli w części służącej bezpośredniej obsłudze podróżnych przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej, zmniejszy się o ok. 5 mln zł,</li> </ul>

– w zakresie zwolnienia budynków i budowli wchodzących w skład obszaru kolejowego, jeżeli nie są zajęte na prowadzenie działalności innej niż „kolejowa”, wpływ na wysokość zwolnienia od podatku od nieruchomości będzie marginalny. Natomiast w odniesieniu do gruntów niezajętych na prowadzenie działalności innej niż „kolejowa” sytuacja przedstawia się w ten sposób, że obecnie są one zwolnione od podatku od nieruchomości w związku z okolicznością, że zwolnienie obejmuje całe działki ewidencyjne. W projektowanych przepisach doprecyzowanie art. 7 ust. 1 pkt 1 powodowałoby obciążenie podatkowe nieużytkowanej części gruntu (działki ewidencyjnej), np. pasów bezpieczeństwa czy międzytorza. Z tego tytułu obciążenie dla PKP SA wyniosłoby około 55,5 mln zł. Wprowadzenie zwolnienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1c, niweluje ww. obciążenie. Zatem w ujęciu kosztowym wprowadzenie przedmiotowego zwolnienia podatkowego w obszarze części gruntów, które nie są użytkowane, powoduje brak skutku finansowego w stosunku do stanu obecnego.

Dane o wysokości obciążeń podatkowych określono na podstawie ujednoczonych i uśrednionych stawek podatku od nieruchomości zarządzanych przez PKP SA i PKP PLK SA. W oparciu o dane dla gruntów, budynków i budowli przyjęto uśrednioną stawkę podatku od nieruchomości dla:

- budynków za 1m<sup>2</sup> budynku – 20 zł;
- gruntów za 1m<sup>2</sup> gruntu – 0,88 zł;
- budowli – 2% ich wartości początkowej rocznie.

Nie przedstawiono informacji określających zwiększenie wpływów do budżetów JST z tytułu podatku od nieruchomości zarządzanych przez podmioty nieprowadzące działalności kolejowej wykorzystujące obecne brzmienie przepisu do unikania opodatkowania, bowiem minister właściwy do spraw transportu nie gromadzi informacji dotyczących podmiotów prowadzących działalność gospodarczą inną niż „kolejowa”, które wykorzystują obecne „kolejowe” zwolnienie od podatku od nieruchomości. Informacje te posiadają organy podatkowe właściwe w sprawie poboru podatku od nieruchomości.

Mając na uwadze jednak skalę uwag ze strony JST do obecnie obowiązujących przepisów w obszarze, w jakim pozwalają na korzystanie ze zwolnień „kolejowych” w podatku od nieruchomości, należy założyć, że z tytułu uszczelnienia przepisów nastąpi istotne zwiększenie wpływu do budżetu JST.

Projektowana zmiana spowoduje zwiększenie wpływów podatkowych do części budżetów gmin w związku z uszczelnieniem korzystania ze zwolnień, wobec braku danych nie można jednak wykluczyć, że w przypadku części gmin skutki uszczelnienia przepisów nie zrekompensują w pełni ubytku dochodów wynikających ze zmniejszenia obciążeń podatkowych dla zarządców infrastruktury kolejowej, w tym kolei wąskotorowej oraz operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

Przedstawienie danych w zakresie PKP SA i PKP PLK SA jest uzasadnione skalą posiadanych przez te podmioty nieruchomości. Jednocześnie przedstawienie wpływu na każdy podmiot kolejowy oraz na każdego przedsiębiorcę byłoby utrudnione, a często niemożliwe.

W zakresie pkt 4 OSR należy nadmienić, że żaden z organów nie prowadzi rejestru operatorów obiektów infrastruktury usługowej. Jeden podmiot może zarządzać nieruchomością – w części jako zarządca infrastruktury, a w innej części jako operator obiektu infrastruktury usługowej.

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

### Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na zmianę sytuacji ekonomicznej i społecznej rodziny, obywateli i gospodarstw domowych, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Projekt nie wpływa na zmianę obciążeń regulacyjnych w tym obowiązków informacyjnych.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projekt nie powoduje zmian w obszarze rynku pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Spółki Skarbu Państwa zarządzające nieruchomościami kolejowymi (PKP SA i PKP PLK SA) nie będą zmuszone do zmniejszania kosztów przez pozbywanie się części nieruchomości obciążonych podatkiem od nieruchomości. Jednocześnie projektowane przepisy stymulować będą rozwój transportu kolejowego.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
1 stycznia 2023 r.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

## **RAPORT Z KONSULTACJI**

### **projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach lokalnych**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (w wersji z dnia 15 września 2021 r.) został przekazany do konsultacji publicznych przez Ministra Infrastruktury przy pismach z dnia 15 września 2021 r. nr DTK-3.0210.2.2020 do następujących podmiotów:

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,
- 2) Polskie Koleje Państwowe S.A., Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa,
- 3) „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o., ul. Raclawicka 56/416, 30-017 Kraków,
- 4) POLREGIO Sp. z o.o., ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa,
- 5) „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o., ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa,
- 6) „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” Sp. z o.o., Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź
- 7) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Aleje Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa,
- 8) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia,
- 9) Koleje Śląskie Sp. z o.o., ul. Raciborska 58, 40-074 Katowice,
- 10) Pomorska Kolej Metropolitarna S.A., ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk,
- 11) Fundacja „Pro Kolej”, ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa,
- 12) Unia Metropolii Polskich, Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa,
- 13) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Kantaka 4, 61-812 Poznań,
- 14) Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej, Plac Bankowy 3/5, 00-142 Warszawa,
- 15) Związek Miast Polskich, ul. Robocza 42, 61-517 Poznań,
- 16) Unia Miasteczek Polskich, ul. Jagiellońska 4, 74-500 Chojna.

W toku konsultacji publicznych uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty:

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, SKPL Infrastruktura i Linie Kolejowe Sp. z o.o., Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”, Klaster „Luxtorpeda 2.0”, Fundacja „Pro Kolej”, Urząd Transportu Kolejowego, „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” Sp. z o.o., Koleje Śląskie Sp. z o.o., POLREGIO Sp. z o.o., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zestawienie zgłoszonych uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy do tych uwag zawarte jest w załączonej tabeli.

W związku ze zmianami dotyczącymi zwolnienia od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) - wprowadzanymi w art. 1 pkt 2 lit. a i b w zakresie dodawanego pkt 1c, projekt wymaga przekazania do notyfikacji Komisji Europejskiej w zakresie badania warunków konkurencyjności między gałęziami transportu kolejowego i drogowego. W pozostałym zakresie projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

## Zestawienie uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (UD268)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych	Jednostka redakcyjna zmieniających przepisów	Treść uwagi i uzasadnienie	Stanowisko projektodawcy (uzupełnia MI)
1.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, SKPL Infrastruktura i Linie Kolejowe sp. z o.o., Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA” (jednobrzmiące uwagi)	art.1 pkt 1	art. 7, ust. 1, pkt 1, lit. c	<p>Proponowane uzupełnienie zapisu lit. c: „c) tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej lub mniejszej niż 1435 mm, lub”</p> <p><i>Uzasadnienie: Zapis w ustawie zwalniający tylko linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm a niezwalniający jednocześnie linii kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm prowadzi do dyskryminacji podmiotów w zależności od szerokości toru oraz rodzaju kolejowych przewozów publicznych. Obecny zapis ogranicza zwolnienie tylko do linii kolejowych o mniejszym rozstawie, wykorzystywanych do przewozu osób i zamyka możliwość wykorzystywania takiej infrastruktury wyłącznie do publicznych przewozów rzeczy (jak LHS). W celu uniknięcia dyskryminacji niektórych podmiotów należy poprawić zapis.</i></p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Stosownie do art. 31 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wykorzystywane do finansowania działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury. Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE pobierane przez zarządcę infrastruktury opłaty za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu {Dz. U. UE L 148/17), koszty podatku od nieruchomości <u>nie mogą być uwzględnione w kalkulacji stawek opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej</u>, jakie ponoszą przewoźnicy kolejowi na rzecz zarządcy infrastruktury. W myśl pkt 8 motywów tego rozporządzenia, wyjaśniono,</p>

					że zarządca infrastruktury może włączyć do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie te kategorie kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu. Powyższy stan rzeczy nie dotyczy podmiotów, które nie udostępniają infrastruktury kolejowej. Wobec powyższego istnieje możliwość odzyskania poniesionych kosztów z tytułu podatku od nieruchomości.
2.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, SKPL Infrastruktura i Linie Kolejowe sp. z o.o., Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, (jednobrzmiące uwagi)	art. 1 pkt 1	art. 7, ust. 1, pkt 1, dodana lit. e	<p>Proponujemy dodanie lit. e:  „e) tworzą linie kolejowe określone w art. 35a, ust. 1, punkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wykorzystywane do przewozu rzeczy w transporcie publicznym;”</p> <p><i>Uzasadnienie:</i>  Z obecnych zapisów ustawy wynika, że linie kolejowe o których mowa w Art. 35a. ust. 1 pkt 3 które decyzją wydaną przez Komisję Europejską zostały zwolnione z konieczności jej udostępniania innym przewoźnikom, a które są wykorzystywane wyłącznie do publicznego transportu rzeczy, nie są zwolnione z podatku od nieruchomości.</p> <p>Ponadto należy zauważyć, że niezwolnienie z podatku od nieruchomości tego typu linii przy jednoczesnym zwolnieniu od podatku linii kolejowych LHS (szerszych niż 1435 mm) nosi znamiona dyskryminacji.</p> <p>Dodanie litery e) umożliwi uruchamianie funkcjonowania obecnie zamkniętych krótkich odcinków linii kolejowych dojazdowych (tzw. ostatniej mili) do stacji ostatecznego rozładunku/załadunku towarów. Linie te które odgałęziają się od „głównych” linii kolejowych nie są zelektryfikowane więc przewoźnicy operujący na liniach „głównych” nie są zainteresowani ich obsługą, ponieważ musieliby utrzymywać lokomotywy spalinowe pracujące tylko na ostatnich kilku kilometrach przebiegu pociągu. Linie takie najczęściej w USA obsługiwane są przez małych</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Podniesiona uwaga dotyczy charakteru komercyjnego przewozu rzeczy, który w swej istocie podlega opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości.</p>

				<p>przewoźników, którzy są jednocześnie zarządcami tych linii. Przewoźnicy tacy pracują jako podwykonawcy dużych przewoźników w dostarczeniu ładunków przewożonych w transporcie publicznym na tzw. ostatniej mili.</p> <p><i>Brak takiego zapisu powoduje, że linie takie, mimo że są wykorzystywane w publicznym transporcie rzeczy nie są objęte zwolnieniem od podatku od nieruchomości, mimo że działalność ta posiada wszelkie znamiona usług publicznych.</i></p>	
3.	<p>Klaster „Luxtorpeda 2.0” Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. (jednobrzmiące uwagi)</p>	art. 1 pkt 1	Art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1a	<p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Biorąc pod uwagę uzasadnienie do projektowanych zmian proponujemy rozdzielenie regulacji dla infrastruktury kolejowej od regulacji dla obiektów infrastruktury usługowej. Obiekt infrastruktury usługowej to funkcjonalnie wyodrębniona całość zlokalizowana na terenach kolejowych (Tk wg klasyfikacji geodezyjnej gruntów) a operatorzy obiektów infrastruktury usługowej to w przeważającej części jednocześnie licencjonowani przewoźnicy kolejni. Proponowane przez nas zapisy pozwolą wyeliminować ewentualne wątpliwości interpretacyjne organów podatkowych w odniesieniu do poszczególnych elementów samych obiektów infrastruktury usługowej. Poniżej propozycja zapisów.</p> <p>Art. 1. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 oraz z 2021 r. poz. 401 i 1558) art. 7 w ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:</p> <p>pkt 1 grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. ze zmianami) w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, jeżeli ta infrastruktura kolejowa:</p> <p>a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6 i 6b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Art. 1 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. odnosi się w całości do infrastruktury kolejowej i obiektu infrastruktury usługowej zgodnie z nową nomenklaturą 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 Nr 343, str. 32) – dalej: „dyrektywy 2012/34/UE.”. Zgodnie z wcześniejszymi rozwiązaniami legislacyjnymi przepis odnosił się do infrastruktury kolejowej w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. Nowelizacja powyższej ustawy zawiera nową nomenklaturę zawartą w dyrektywie 2012/34/UE, która nie powoduje rozszerzenia zwolnienia w podatku od nieruchomości.</p>

				<p>b) jest wykorzystywane do przewozu osób lub</p> <p>c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm, lub</p> <p>d) stanowi infrastrukturę nieczynną w rozumieniu art. 4 pkt 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym</p> <p>pkt 1a grunty, budynki i budowle wchodzące w skład obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. ze zmianami), która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym zgodnie z przepisami rozdziału 6a tej ustawy.</p> <p>Dotychczasowy pkt 1a otrzymuje oznaczenie 1b, a proponowane nowe pkt 1b i 1 c, konsekwentnie otrzymują numerację 1c i 1 d.</p>	
4.	Fundacja „Pro Kolej”	art. 1 pkt 1	art. 1 ust. 1 pkt 1	<p>Zgodnie z projektowanym art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zawężono zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości, przewidując, że stosuje się go wyłącznie do części zajętej do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej.</p> <p>Uważamy, że takie rozwiązanie będzie budziło wątpliwości interpretacyjne i spory z organami podatkowymi w zakresie tego jaka część działki jest faktycznie wykorzystywana na cele kolejowe, a jaka na inną działalność. Dlatego należy rozszerzyć zakres przedmiotowego zwolnienia na całość infrastruktury kolejowej należącej do podmiotów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 1. Uniemożliwi to korzystanie ze zwolnienia od ww. podatku przez firmy, które nie świadczą usług na rynku kolejowym, spełniając przy tym cel niwelowania obciążeń publicznoprawnych nakładanych na podmioty działające na zasadach przewidzianych ustawą z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021., poz. 780, 784, 1556), zwaną dalej „u.t.k.”.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Proponowane zmiany przepisów zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (UD268) rozwiązują problem sygnalizowany przez organizacje samorządowe w zakresie interpretacji sądów administracyjnych dotyczącej „udostępniania” infrastruktury kolejowej. Brzmienie projektowanego art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a wiąże pojęcie „udostępniania” z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm. – dalej: u.t.k.). Projektowany przepis wpłynie na zmianę dotychczasowej praktyki i linii orzeczniczej sądów administracyjnych w zakresie wykładni pojęcia „udostępniania infrastruktury kolejowej”. Ze zwolnienia nie będą mogły korzystać podmioty poza kolejowe, które w ocenie projektodawców nie powinny mieć tego „przywileju”. Ta zmiana</p>

					<p>spowoduje ograniczenie wpływu wniosków o zwrot nadpłat w zakresie podatku od nieruchomości do gmin od podmiotów poza kolejowych.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, że projektowany przepis art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm. – dalej: u.p.o.l.) należy analizować w powiązaniu z art. 7 ust. 1 pkt 1c u.p.o.l.</p>
5.	Fundacja „Pro Kolej”	art. 1 pkt 1	art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a	<p>Projektowane przepisy rodzą wątpliwości interpretacyjne w zakresie zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, udostępnianej przewoźnikom przez zarządców uznanych za niemających strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego.</p> <p>Art. 7 ust. 1 pkt 1 projektu ustawy stanowi m.in., że nie podlega opodatkowaniu infrastruktura kolejowa lub obiekt infrastruktury usługowej, który został udostępniony przewoźnikom kolejowym na podstawie rozdziałów 6-6b u.t.k.</p> <p>Warto przy tym podkreślić, że zgodnie z art. 35a u.t.k. zarządca infrastruktury kolejowej może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29-35 u.t.k. w przypadku gdy infrastruktura kolejowa została uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku.</p> <p>Powyższa sytuacja dotyczy m.in. przepisów ujętych w rozdziale 6 u.t.k. na które to powołuje się projekt ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.</p> <p>W związku z niejasnym brzmieniem przepisu należałoby go zmodyfikować, aby tak jak to miało miejsce do tej pory, zarządcy infrastruktury kolejowej uznani za niemających strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, mogli korzystać z</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Jeżeli wskazane podmioty udostępniają infrastrukturę zgodnie z rozdziałem 6 u.t.k., będą korzystały ze zwolnienia od podatku od nieruchomości, niezależnie czy jest to infrastruktura niemająca strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Infrastruktura nieudostępniana, czyli wykorzystywana do celów własnych zarządcy infrastruktury będzie podlegała opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości.</p>

				<p>przedmiotowego zwolnienia. Proponujemy dokonanie zmiany art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a, poprzez wskazanie celu udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom. Przepis ten może m.in. dotyczyć: przejazdu pociągów, wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych, czy korzystania przez nich z innych usług z zakresu transportu kolejowego.</p>	
6.	Fundacja „Pro Kolej”	art. 1 pkt 1	art. 1 ust.1 pkt 1 lit. b	<p>W art. 7 ust. 1 pkt 1b projektowanej ustawy przywołano, że grunty, budynki, budowle przeznaczone do świadczenia usług bezpośrednio związanych z obsługą podróży, przez określone podmioty, podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości.</p> <p>Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu zmiany ustawy o podatkach i opłatach lokalnych pojęcie usług związanych bezpośrednio z obsługą podróży nie jest zdefiniowane w u.t.k.</p> <p>Uważamy, że powyższa sytuacja może wywołać trudności interpretacyjne i spory pomiędzy podatnikami a organami skarbowymi co do opodatkowania części wspólnych nieruchomości, służących zarówno do bezpośredniej obsługi podróży (np. kasy, poczekalnie), jak i do czynności o innym charakterze (np. z przeznaczeniem na cele działalności handlowej). Biorąc pod uwagę powyższe proponujemy wprowadzenie definicji legalnej pojęcia usług związanych bezpośrednio z obsługą podróży i dodanie jej do art. 1a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (z 2021 r. poz. 401, 1558.).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>W odniesieniu do uzasadnienia projektu nowelizacji - grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia usług bezpośrednio związanych z obsługą podróży przez przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej, pomimo braku definicji legalnej usług bezpośrednio związanych z obsługą podróży pojęcie to pojawia się w ustawie o transporcie kolejowym i dotychczas nie budziło wątpliwości. Projektowany przepis pozwoli na obciążanie podatkiem części gruntów, budynków lub budowli wykorzystywanych do działalności komercyjnej tj. np. dzierżawionych, wynajmowanych przez podmioty prowadzące inną działalność niż przewoźnika kolejowego albo operatora stacji pasażerskiej. <u>Usługi bezpośrednio związane z obsługą podróży – to korzystanie przez podróży z zajętych pod drogi dojeżdż do peronów, parkingów, wiat, kładek, dźwigów osobowych, części ogólnodostępne na dworcach kolejowych, toalet na terenie dworców kolejowych, poczekalni, kas biletowych, inne obiektów i urządzeń, które również są wykorzystywane przez podróży.</u> W związku z powyższym świadczone są usługi dla zaspokojenia potrzeb podróży związanych z celem jakim jest podróż transportem kolejowym.</p>

					Katalog usług bezpośrednio związanych z obsługą podróży jest katalogiem otwartym.
7.	Fundacja „Pro Kolej”	art. 1 pkt 1	art. 1 ust.1 pkt 1 lit. c	<p>Projekt ustawy zakłada, że grunty zajęte na prowadzenie innej działalności niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury kolejowej lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej nie podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości. Zgodnie z założeniami celem tej zmiany jest uszczelnienie systemu zwolnień od podatku od nieruchomości w sytuacji wykorzystywania gruntów kolejowych do prowadzenia działalności w obszarze niezwiązanym z kolejnictwem.</p> <p>W związku z tym postulujemy zmianę zaproponowanej treści art. 7 ust. 1 pkt 1c. Pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu będzie nastęczało trudności interpretacyjnych, czy budowle, budynki posadowione na gruncie także podlegają zwolnieniu z opodatkowania. W związku z tym należałoby uzupełnić ww. przepis, poprzez dodanie wzmianki: „a także znajdujące się na nich budynki i budowle przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej”.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p> <p>Przepis został zmieniony.</p>
8.	Fundacja „Pro Kolej”	art. 2	-	<p>Termin wejścia w życie projektowanej ustawy określono na 1 stycznia 2022 r. Naszym zdaniem jest on zbyt krótki, biorąc pod uwagę aspekty fiskalno-budżetowe, z jakimi będą się wiązały wprowadzone zmiany. Zgodnie z oceną skutków regulacji modyfikacja przepisów wpłynie zarówno na przedstawicieli rynku kolejowego, organy samorządu terytorialnego, jak i inne podmioty poprzez ingerencję w ich kwestie majątkowo-finansowe. W związku z tym, że modyfikacje ujęte w projekcie ustawy ingerują w warunki wykonywania działalności gospodarczej, postulujemy zmianę terminu jej wejścia w życie na 1 czerwca 2022 r., uwzględnivszy uchwałę nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Projektowane przepisy wychodzą naprzeciw postulatom JST, które wniosowały o wprowadzenie projektowanej nowelizacji przepisów ustawy o z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, w jak najszybszym możliwym terminie, czyli z początkiem nowego roku podatkowego.</p>

				<p>aktów normatywnych (M.P. poz. 205). Stanowi ona, że projekty tego typu wchodzi w życie co do zasady tylko dwa razy w roku: 1 stycznia albo 1 czerwca.</p> <p>Przed wprowadzeniem w życie projektu ustawy niezbędne jest jeszcze uprzednie wprowadzenie korekt, o których wspomnieliśmy w niniejszej tabeli.</p>	
9.	Urząd Transportu Kolejowego	art. 1 pkt 1	art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. c	<p>Projekt nie przewiduje zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli, na których znajduje się bocznicą lub inna droga kolejowa o szerokości torów innej niż 1435 mm.</p> <p><u>UZASADNIENIE</u></p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zakłada szerokie zwolnienie z podatku dla infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej (zatem również torów na bocznicach wchodzących w skład tych obiektów) dla infrastruktury kolejowej o szerokości toru 1435 mm. Natomiast w przypadku infrastruktury o szerokości toru większej niż 1435 mm, projektowane przepisy dotyczą tylko zwolnienia dla linii kolejowych.</p> <p>Obecnie występują wątpliwości czy zwolnieniu podlegają np. tory o szerokości powyżej 1435 mm w stacji towarowej oraz w obiektach infrastruktury usługowej. W związku z powyższym, proponujemy, aby zwolnieniem z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli objąć również bocznicę kolejową i inne drogi kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Projektowane przepisy wyłączają zwolnienie od podatku od nieruchomości dla infrastruktury prywatnej wykorzystywanej do celów własnych zarządcy infrastruktury. Z uwagi na wykorzystywanie powyższego zwolnienia od podatku od nieruchomości „kolejowych” w aktualnym stanie prawnym przez podmioty spoza rynku kolejowego. Jeżeli bocznicą stanowi drogę kolejową bądź obiekt infrastruktury usługowej i podlega udostępnianiu w rozumieniu przepisów u.t.k. wówczas korzysta ze zwolnienia od podatku od nieruchomości.</p>
10.	Urząd Transportu Kolejowego	art. 1 pkt 1	art. 1 ust. 1 pkt 1	<p>Projekt nie przewiduje zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury prywatnej.</p> <p><u>UZASADNIENIE</u></p> <p>Z projektu wynika, że ulgą podatkową nie będą objęte grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury prywatnej, a więc wiele czynnych bocznic, które nadają czy odbierają ładunki transportowane przy wykorzystaniu transportu kolejowego. Ujęcie ww. infrastruktury w zwolnieniach podatkowych mogłoby motywować przedsiębiorstwa i inne podmioty do tego, aby w większym stopniu</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Projektowane przepisy wyłączają zwolnienie od podatku od nieruchomości dla infrastruktury prywatnej wykorzystywanej do celów własnych zarządcy infrastruktury. Z uwagi na wykorzystywanie powyższego zwolnienia od podatku od nieruchomości „kolejowych” w aktualnym stanie prawnym przez podmioty spoza rynku kolejowego. Jeżeli infrastruktura prywatna podlega</p>

				<p>wykorzystywały kolej dla zaspokojenia potrzeb transportowych w ramach swojej działalności. Mogłoby to mieć również wpływ na przeniesienie transportu z dróg na bardziej ekologiczny transport jakim jest transport kolejowy. Jednocześnie objęcie zwolnieniem takiej infrastruktury mogłoby stanowić zachętę do nielikwidowania takiej infrastruktury.</p> <p>Zwolnienie z podatku od nieruchomości infrastruktury prywatnej z całą pewnością wpisywałoby się we wdrażanie polityki Europejskiego Zielonego Ładu w Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że biorąc pod uwagę rolę zwolnienia z podatku od nieruchomości (a bez wątplenia jest to zachęcanie do szerszego wykorzystania transportu kolejowego) bardziej zasadne wydaje się zwolnienie w odniesieniu do wykorzystywanej infrastruktury prywatnej niż do infrastruktury nieczynnej. Zwolnienie dla infrastruktury nieczynnej może wywoływać efekt odwrotny, tj. przekształcanie infrastruktury prywatnej w nieczynną. W związku z tym, proponujemy, aby zwolnieniem z podatku od nieruchomości objąć również infrastrukturę prywatną.</p>	<p>udostępnianiu, wówczas korzysta ze zwolnienia od podatku od nieruchomości.</p>
11.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 1, 2	art. 1 ust. 1 pkt 1 i 1a	<p>Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (dalej u.p.o.l.) w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. zwalnia się od podatku od nieruchomości: grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub</li> <li>- jest wykorzystywana do przewozu osób, lub</li> <li>- tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.</li> </ul> <p>Powołany przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. stanowi, że dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości składniki majątku muszą spełniać dwie przesłanki:</p> <p>stanowiąc grunt, budynek lub budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym (dalej u.t.k.)</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>W projektowanym art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. znajduje się odesłanie „są udostępniane przewoźnikom kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6-6b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym”. Art. 36a u.t.k. stanowi niższą jednostkę redakcyjną zawierającą się w rozdziale 6a u.t.k.</p>

			<p>jednocześnie infrastruktura ta musi być udostępniana przewoźnikom kolejowym.</p> <p>Stosownie do art. 4 ust. 1 u.t.k. przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy czyli m.in. tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek; urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku; grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11. Elementy te wchodzą w skład infrastruktury kolejowej, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.</p> <p>Drugą przesłanką dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości, o której mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. jest warunek udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym. Zgodnie z przeważającym stanowiskiem orzecznictwa przesłankę "udostępnienia infrastruktury kolejowej" należy rozpatrywać aktualnie w oparciu o dosłowne brzmienie przepisu, interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l., uwzględniając przyjęte w języku polskim znaczenie słowa "udostępnia". Udostępnienie to możliwość skorzystania z danego obiektu przez inne podmioty niż władający obiektem.</p> <p>W brzmieniu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. sprzed 1 stycznia 2017r. w zakresie wykładni znaczenia pojęcia „udostępniania infrastruktury kolejowej” zawarte było odesłanie do przepisów ustawy o transporcie kolejowym, gdyż chodziło o „<u>obowiązek zarządcy infrastruktury do jej udostępniania licencjonowanym</u></p>	
--	--	--	--	--

				<p>przewoźnikom kolejowym”. Aktualnie (czyli od 1 stycznia 2017r.) ustawodawca odsyła do potocznego rozumienia znaczenia słowa „udostępnia”, z czego nie można jednoznacznie wnioskować, czy chodzi również o samą „gotowość do umożliwienia korzystania” czy też sporadyczne korzystanie z OIU przez innych przewoźników kolejowych.</p> <p>W ocenie Spółki, w nowym brzmieniu art.7 ust.1 pkt 1 lit. a, w zakresie udostępnienia infrastruktury kolejowej, należałoby przywrócić odesłanie do przepisów ustawy o transporcie kolejowym, w taki sposób, aby z przepisu jednoznacznie wynikało, że przesłanka zwolnienia z podatku od nieruchomości jest spełniona przy samym stwarzaniu przez zarządców czy operatorów obiektów infrastruktury kolejowej możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej przez innych przewoźników oraz udostępniania jej zgodnie z wnioskami o dostęp do OIU składanymi przez przewoźników kolejowych - zatem udostępnianie na podstawie art. 36ai nast. ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym przez samą gotowość formalno-prawną do umożliwienia korzystania (regulamin boczniccy, regulamin dostępu do OIU wzór umowy o udostępnienie OIU itp. ).</p>	
12.	POLREGIO sp. z o.o.	art. 1 pkt 1	art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1a	<p>Założeniem zmiany ustawy jest wyłączenie ze zwolnienia od podatku części działek nie wykorzystywanych wyłącznie na prowadzenie działalności gospodarczej innej niż działalność gospodarcza w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, jak wynika z uzasadnienia. Ma to zapewnić zapis w pkt. 1 w art. 7 ust. 1 , w którym zapisano – zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym lub obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 tej ustawy w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury z art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym lub świadczenia usług przez operatora</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Proponowane zmiany przepisów zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (UD268) rozwiązują problem sygnalizowany przez organizacje samorządowe w zakresie interpretacji sądów administracyjnych dotyczącej „udostępniania” infrastruktury kolejowej. Brzmienie projektowanego art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. wiąże pojęcie „udostępniania” z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm. – dalej: u.t.k.). Projektowany przepis wpłynie na</p>

				<p>objektu infrastruktury usługowej określonej w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym. Zapis ten może wprowadzić trudności interpretacyjne. Posługiwanie się pojęciem infrastruktury zgodnie z jego elementami wymienionymi w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym powoduje sprzeczność, ponieważ według pkt. 12 załącznika nr 1 infrastrukturę kolejową stanowią całe działki ewidencyjne na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1 -11 załącznika.</p>	<p>zmianę dotychczasowej praktyki i linii orzeczniczej sądów administracyjnych w zakresie wykładni pojęcia „udostępniania infrastruktury kolejowej”. Ze zwolnienia nie będą mogły korzystać podmioty poza kolejowe, które w ocenie projektodawców nie powinny mieć tego „przywileju”. Ta zmiana spowoduje ograniczenie wpływu wniosków o zwrot nadpłat w zakresie podatku od nieruchomości do gmin od podmiotów poza kolejowych.</p> <p>Organy podatkowe mają wszelkie narzędzie prawne w celu dokonania weryfikacji części infrastruktury, która będzie podlegała opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości, bądź zwolnieniu od podatku od nieruchomości.</p> <p>Podobna sytuacja będzie miała miejsce przy określaniu nieruchomości wykorzystywanych i niewykorzystywanych do prowadzonej działalności gospodarczej zgodnie z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 lutego 2021 r., sygn.. SK 39/19.</p>
13.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 1	art. 7 ust. 1 pkt 1	<p>Proponowana zmiana dotycząca zwolnień od podatku w art. 7 w ust. 1 pkt 1 „1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu... w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury...”, w szczególności fragment zdania „... w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury...” nasuwa wątpliwości interpretacyjne. Czy określenie ‘wyłącznie’ odnosi się do całości gruntów zajętych pod infrastrukturę kolejową czy tylko do tej części gruntów znajdujących się stricte pod infrastrukturą kolejową. Odpowiedź na owe wątpliwości interpretacyjne będzie miała wpływ na wysokość całorocznego podatku. W naszej opinii stanowi to realne zagrożenie interpretacji organów podatkowych na niekorzyść zarządcy infrastruktury kolejowej.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Proponowane zmiany przepisów zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (UD268) rozwiązują problem sygnalizowany przez organizacje samorządowe w zakresie interpretacji sądów administracyjnych dotyczącej „udostępniania” infrastruktury kolejowej. Brzmienie projektowanego art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a wiąże pojęcie „udostępniania” z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm. – dalej: u.t.k.). Projektowany przepis wpłynie na zmianę dotychczasowej praktyki i linii orzeczniczej</p>

				<p>Ponadto określenie w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy...” oznacza, że na każdej działce niezbędne będzie dokonanie faktycznego ustalenia, podziału działki na część zwolnioną i taką, która podlega opodatkowaniu. Jaka będzie procedura dokonywania tych czynności? Czy będzie to faktyczny pomiar na gruncie czy też ustalenia należy dokonać w oparciu o posiadane mapy geodezyjne. Czynności te obciążają podatnika, a przepis w przypadku linii kolejowych dotyczyć będzie tysięcy działek, co wymagać będzie czasu na dokonanie takich ustaleń oraz poniesienia kosztów dokonania tych czynności. Niemniej podstawowo w tym zakresie należy zauważyć, że kwestia wskazania części wyłącznie zajętej i objętej zwolnieniem będzie przedmiotem oceny organu podatkowego i może być kwestionowany sposób ustalenia części podlegającej zwolnieniu.</p>	<p>sądów administracyjnych w zakresie wykładni pojęcia „udostępniania infrastruktury kolejowej”. Ze zwolnienia nie będą mogły korzystać podmioty poza kolejowe, które w ocenie projektodawców nie powinny mieć tego „przywileju”. Ta zmiana spowoduje ograniczenie wpływu wniosków o zwrot nadpłat w zakresie podatku od nieruchomości do gmin od podmiotów poza kolejowych.</p> <p>Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu u.t.k. lub obiekty infrastruktury usługowej w rozumieniu u.t.k. w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy w rozumieniu u.t.k. lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej (...). Powiązanie nieruchomości z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej lub operatora obiektu infrastruktury kolejowej powoduje właściwe rozumienie zwolnienia. Wobec powyższego nie są to wyłącznie części gruntów zajętych pod infrastrukturę kolejową lub pod obiekt infrastruktury usługowej, które będą podlegały zwolnieniu od podatku od nieruchomości.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, że projektowany przepis art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. I. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm. – dalej: u.p.o.l.) należy analizować w powiązaniu z art. 7 ust. 1 pkt 1c u.p.o.l.</p>
14.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 2	art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1a	<p>Proponujemy uzupełnienie art. 7 ust. 1c w następującym brzmieniu: 1c) grunty, <u>budynki i budowle</u> inne niż określone w pkt 1–1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p> <p>Przepis został zmieniony.</p>

				<p>pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyjątkiem gruntów zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy.</p> <p>Uzasadnionym jest objęcie zwolnieniem od podatku od nieruchomości nie tylko gruntów stanowiących obszar kolejowy i służących działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, ale również budynków, budowli znajdujących się na obszarze kolejowym przeznaczonych do realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej, określonych w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.</p>	
15.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 2	art. 7 ust. 1 pkt 1 i 1a	<p>Po zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych obowiązkowi podatkowemu będą podlegały grunty i budowle, dzierżawione podmiotom zewnętrznym korzystającym z transportu kolejowego. Wobec powyższego konieczne będzie podwyższenie czynszu dla dzierżawcy o należny podatek. Podwyżka czynszu może mieć wpływ na ewentualne rezygnacje z przedmiotowych dzierżaw, co przełoży się również na zmniejszenie wykorzystywania transportu kolejowego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Nieruchomości dzierżawione podmiotom prowadzącym inną działalność niż działalność kolejową podlegają opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości. Projektowana nowelizacji u.p.o.l. wyczerpuje powyższy cel.</p>