

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu 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.) (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.) (dalej: „u.t.k.”).

Projektowane rozwiązania wychodzą naprzeciw postulatam jednostek samorządu terytorialnego dotyczącym uszczelnienia systemu 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 zwolnione z podatku są cały czas tożsame (w wymiarze legalnym) „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, ujednolicanego przez prawo Unii Europejskiej.

Ze zwolnienia od podatku od nieruchomości korzystały od wejścia w życie u.p.o.l. do 31 grudnia 2002 r. *„budowle wykorzystywane wyłącznie na potrzeby publicznego transportu kolejowego i zajęte pod nie grunty”*. Od 1 stycznia 2003 r. do 31 grudnia 2006 r. zwolnione od podatku od nieruchomości były *„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 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2016 r. na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. zwolnione z 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 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 z podatku od nieruchomości zwolnione są:

„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 bocznkami, 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, zawieszenia 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, bocznicy 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 bocznice kolejowe.

Dyrektywa 2012/34/UE wyodrębniła ponadto podział na infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej. Załącznik II „Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)” dyrektywy 2012/34/UE 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 dużych 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 dużych 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 „Usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej” do u.t.k., 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 urządzeń,*
 - 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.”.*

Należy zauważyć, że pomimo zmiany nomenklatury, którą wprowadziła dyrektywa 2012/34/UE, zarówno infrastruktura kolejowa, jak i obiekty infrastruktury usługowej, są udostępniane przewoźnikom kolejowym, dlatego 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. Stąd w projektowanej ustawie, zgodnie ze zmieniającym art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., zwalnia się od podatku od nieruchomości infrastrukturę kolejową, ale i obiekty infrastruktury usługowej.

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 pasażerskich, 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. Powyższe przemawia za zwolnieniem od podatku od nieruchomości również obiektów infrastruktury usługowej.

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 rynkiem 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. Należy rozgraniczyć 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 w rozumieniu 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, w zakresie świadczenia usług przewoźnikom kolejowym, jako obiekty infrastruktury usługowej, z opodatkowania podatkiem od nieruchomości. 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. Nakładanie obciążeń podatkowych na obiekty infrastruktury usługowej, czyli terminale towarowe, stacje pasażerskie i pozostałe elementy wchodzące w skład obiektów infrastruktury usługowej, spowoduje, że rozwój tej gałęzi transportu będzie znacznie utrudniony. Terminale towarowe jako obiekty infrastruktury usługowej są niezbędne przy załadunku pociągów towarowych, a obciążanie ich podatkiem od nieruchomości w zasadzie stoi w sprzeczności z postanowieniami Europejskiego Zielonego Ładu, zwiększającego znacznie rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów.

Projektowana zmiana art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. usuwa dotychczasowe wątpliwości interpretacyjne, jednoznacznie przesądzając, że „udostępnianie infrastruktury kolejowej” należy interpretować w rozumieniu określonym w przepisach u.t.k.

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 z uwagi na np. prowadzone procesy modernizacyjne lub prace remontowe.

Projektowana zmiana art. 7 ust. 1 pkt 1a u.p.o.l. likwiduje ograniczenie czasowe (3 lata) zwolnienia dla gruntów, budynków i budowli pozostałych po likwidacji linii kolejowych. Rozwiązania proponowane w art. 7 ust. 1 pkt 1a u.p.o.l. korespondują z obowiązującymi przepisami wprowadzonymi ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) tzw. ustawą KOLEJ+, która ma na celu odtwarzanie infrastruktury kolejowej na gruntach będących w posiadaniu Polskich Kolei Państwowych S.A. i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., i zatrzymania jej likwidacji. Obecne obowiązujące rozwiązania determinują właściciela/użytkownika wieczystego do wyzbywania się ww. nieruchomości celem nieponoszenia kosztów, w tym głównie podatkowych, od infrastruktury, która w sensie ekonomicznym jest obciążeniem dla jej właściciela/użytkownika wieczystego. Praktyka ta przeczy strategii rządowej w obszarze eliminowania procesów likwidowania infrastruktury kolejowej. W związku z powyższym zasadnym jest wprowadzenie możliwości rozszerzenia zwolnienia od podatku od nieruchomości przewidzianego w art. 7 ust. 1 pkt 1a u.p.o.l. Niniejszy przepis dotyczy infrastruktury zlikwidowanej, będącej w posiadaniu podmiotów rynku kolejowego, która jest nadal utrzymywana w zasobach tych podmiotów i może posłużyć jako rezerwa do wykorzystania do celów transportowych – również przez samorząd, co umożliwiła m.in. przyjęta w roku 2020 ww. tzw. ustawa KOLEJ+.

W projektowanej ustawie przewidziano ponadto dodanie nowego ust. 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. Pomimo 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, a które nie są udostępniane w rozumieniu przepisów u.t.k. np. zajętych pod drogi dojścia do peronów, parkingi, wiaty, kładki, dźwigi osobowe, części ogólnodostępne na dworcach kolejowych, toalety na terenie dworców kolejowych, poczekalnie, kasy biletowe, inne obiekty i urządzenia, które są wykorzystywane przez podróżnych. W związku z powyższym świadczone są usługi dla zaspokojenia potrzeb podróżnych związanych z celem jakim jest podróż transportem kolejowym. 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 przeczył będzie 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 punkt 1c w art. 7 ust. 1 u.p.o.l., który ma zmniejszać obciążenia podatkiem od nieruchomości za grunt, który nie jest wykorzystywany do żadnej działalności, a jest utrzymywany jako „rezerwa” gruntów 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, 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 się wpływów podatkowych do budżetów gmin w związku z uszczelnieniem korzystania ze zwolnień z opodatkowania w obszarze kolejnictwa. Zaproponowane rozwiązania zaś zmierzają do eliminacji zgłaszanego przez jednostki samorządu terytorialnego problemu unikania opodatkowania przez podmioty prowadzące inną niż kolejowa działalność gospodarczą (np. poprzez praktykę scalania gruntów).

Termin wejścia w życie projektowanej ustawy określono na dzień 1 stycznia 2022 r. zgodnie z tzw. zasadą dwóch terminów przyjętą uchwałą 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 którą projekty aktów prawnych zawierających przepisy określające warunki wykonywania działalności gospodarczej (projekty ustaw oraz projekty rozporządzeń) wchodzi w życie co do zasady tylko dwa razy w roku: 1 stycznia albo 1 czerwca.

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.).

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.