

**Pan**  
**Krzysztof Kwiatkowski**  
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej  
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

*Stanowmy Pańce Przewodniczący!*

W odpowiedzi na pismo z dnia 12 listopada 2020 r., znak: BPS.DKS.KU.0401.50.2020, w sprawie przedstawienia opinii do *projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych* (druk senacki nr 247) przedstawiam stanowisko spółki Koleje Małopolskie sp. z o.o., zwanej dalej także jako „KMŁ”.

1. Zakres zwolnienia podatkowego określony w 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) w obowiązującym brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1923) jest korzystny dla podmiotów prowadzących działalność w sektorze transportu kolejowego.
2. Obowiązujące zwolnienie podatkowe jest jednym z niewielu "prokolejowych" rozwiązań regulacyjnych przyjętych w polskim systemie prawnym, które w sposób rzeczywisty wpływa na zmniejszenie nierównowagi konkurencyjnej pomiędzy transportem kolejowym a transportem drogowym, w szczególności w zakresie przewozów towarowych. Obecny zakres zwolnienia podatkowego stanowi w ocenie KMŁ uzasadnioną preferencję fiskalną dla przedsiębiorców, którzy zapewniają funkcjonowanie ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Stwarza to warunki do szerszego niż dotychczas wykorzystania kolei jako ekologicznego środka transportu, zwłaszcza w przewozach ładunków zdominowanych przez transport drogowy.
3. Ograniczenie zakresu zwolnienia podatkowego przewidziane w projektowanej ustawie spowoduje wzrost kosztów funkcjonowania przewoźników pasażerskich poprzez objęcie opodatkowaniem obiektów infrastruktury usługowej takich jak hale serwisowe i punkty utrzymania taboru, przeznaczonych do wykonywania prac utrzymaniowych taboru kolejowego. Wzrost kosztów funkcjonowania tych obiektów przełoży się na zwiększenie rekompensaty otrzymywanej przez przewoźników kolejowych (operatorów) od organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w tym od jednostek samorządu terytorialnego, które takie przewozy zlecają.
4. Aktualna konstrukcja przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. *o podatkach i opłatach lokalnych* jest spójna z przepisami z zakresu transportu kolejowego i nie budzi żadnych wątpliwości interpretacyjnych, co znajduje wyraz w jednolitym orzecznictwie sądów administracyjnych w sprawach dotyczących zwolnienia podatkowego dla podmiotów prowadzących działalność w sektorze transportu kolejowego.

Pewność prawa jaką kreuują wspomniane przepisy podatkowe jest szczególnie istotna dla przedsiębiorstw kolejowych funkcjonujących w skomplikowanym otoczeniu regulacyjnym.

5. Proponowane w projektowanej ustawie nowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych w dalszym ciągu w swojej konstrukcji bazuje na odniesieniu do siatki pojęciowej określonej w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.). Przepisy przywołanej ustawy branżowej traktują grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej jako działki ewidencyjne, a nie ich części bądź udziały w gruncie (nieruchomości gruntowej) w rozumieniu prawa cywilnego. Organy podatkowe i sądy administracyjne w dalszym ciągu powinny zatem odnosić się w praktyce orzeczniczej do systemowego znaczenia jakiego pojęciem obszaru kolejowego, infrastruktury kolejowej i gruntu zajętego pod tę infrastrukturę wyznacza ustawa o transporcie kolejowym.
6. W ocenie KMŁ projektodawca nie osiągnie poprzez proponowaną nowelizację celu regulacji, jakim jest doprecyzowanie zakresu zwolnienia podatkowego w ujęciu rzeczowym, odnoszącym się wyłącznie do wyodrębnionego gruntu zajętego pod infrastrukturę kolejową, bowiem infrastrukturę kolejową tworzą zarówno obiekty o charakterze liniowym (tory kolejowe, urządzenia sieci elektrotrakcyjnej, instalacje automatyki kolejowej, odwodnienia, ściany oporowe) jak i punktowym (budynki przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, rampy przeładunkowe, hale serwisowe). Z praktycznego punktu widzenia ustalenie przez organy podatkowe zakresu obowiązku podatkowego w odniesieniu do części działek ewidencyjnych zajętych przez napowietrzne, naziemne i podziemne elementy infrastruktury kolejowej będzie bardzo trudne i obciążone dużym ryzykiem zakwestionowania i wyeliminowania z obrotu prawnego.
7. Zaproponowane w projekcie ustawy *vacatio legis* nie zapewnia możliwości przygotowania podmiotów rynku kolejowego do nowych obciążeń fiskalnych, w szczególności w zakresie planowania kosztów działalności przewozowej w 2021 r.

Mając na uwadze przedstawioną powyżej argumentację Koleje Małopolskie sp. z o.o. negatywnie opiniuje projekt ustawy zawarty w druku senackim nr 247.

*2 Wyższej Szkoły*

PREZES ZARZĄDU

*Agda-1*  
Tomasz Warcho

