

Kobylany, dnia 31.05.2019r.

**Członkowie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki
Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu
Terytorialnego.**

W związku z nowelizacją ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. 2018, poza. 1445 z późn. zm.) wprowadzającą zmianę przepisu art. 7 ust. 1 pkt. 1 lit. a-c dotyczącego zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej oraz nowelizacją przepisów ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym dokonaną ustawą z dnia 16.11.2016r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw - **wnosimy o zainicjowanie nowelizacji wskazanych przepisów, celem doprowadzenia do ich zgodności z prawem unijnym.**

Wyjaśnić należy, że znowelizowane przepisy art. 7 ust. 1 pkt. 1 lit. a-c ustawy o podatkach lokalnych i opłatach oraz ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym wprowadzają zwolnienie z opodatkowania podatkiem od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej. Nowelizacja miała na celu wdrożenie do porządku prawnego krajowego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21.11.2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (*zwaną dalej Dyrektywą*).

Implementacja doprowadziła do **niezgodności znowelizowanych przepisów w/w ustaw z opisaną Dyrektywą**. Wskutek przedmiotowej nowelizacji zwolniono z podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w

skład infrastruktury kolejowej, przy czym ze zwolnienia nie została wyłączona infrastruktura prywatna. Zapisy te są niezgodne z Załącznikiem I Dyrektywy oraz przepisem Art. 2 ust. 3 lit. d) Dyrektywy. Przede wszystkim Dyrektywa definiuje pojęcie infrastruktury kolejowej, z którego wprost zostały wyłączone „prywatne linie i bocznic, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych”. W Preambule w ust. (12) Dyrektywa także wprost wyłącza ze stosowania jej przepisów zarządców infrastruktury kolejowej prywatnych linii i bocznic. Co więcej Dyrektywa pozwoliła państwom członkowskim na wyłącznie z zakresu stosowania art. 7, 8 i 13 rozdziału IV, wprowadzając w rozdziale I Art. 2 ust. 3 lit. d) zapis „ Państwa Członkowskie moga wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 8 , 13 i rozdziału IV infrastrukturę kolejową będącą własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznie użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych”. Nadto zgodnie z załącznikiem I Dyrektywy zawierającym wykaz infrastruktury kolejowej również wyłączono prywatne linie i bocznic. Załącznik ten wymieniając natomiast pozycje wchodzące w skład infrastruktury kolejowej wskazuje „**powierzchnie gruntów**” **zajęte pod tą infrastrukturę, a nie całe działki ewidencyjne**. Tymczasem z opodatkowania zwalnia się całe działki ewidencje, nawet w tej części, na której jest prowadzona klasyczna działalność gospodarcza w postaci biur, składowania, magazynowania, konfekcjonowania itp . **Zgodnie z Dyrektywą zwolnione winny być jedynie powierzchnie gruntów zajęte pod infrastrukturę kolejową**. Prowadzi to do sytuacji, w której podmioty prywatne nie płacą podatku od nieruchomości do kasy lokalnej, nie tylko za części gruntów zajęte pod infrastrukturę kolejową, ale również za te powierzchnie, które przeznaczone są pod działalność gospodarczą. W samym rejonie Małaszewicz położonych jest kilka terminali prywatnych o powierzchni powyżej 35 ha, a każdy z nich jest porównywalny powierzchnią ze wszystkimi terminalami będącymi w gestii PKP.

Nadmieniać należy, że terminale na których przeladowywana jest ogromna ilość węgla stanowią również ogromne obciążenie dla mieszkańców, chociażby z powodu hałasu, kurzu, pylenia itp.

Z powyższych względów opisana nowelizacja jest anytymotywacyjna dla gmin, które nie chcą podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, jeśli miałyby to wiązać się z położeniem jakichkolwiek torów na działkach przez nich zajętych, a nie płacących podatku od nieruchomości do kasy lokalnej. To zaś bardzo komplikuje wyjście naprzeciw tworzącemu się nowemu Szlakowi Jedwabnemu przez Brześć – Małaszewicze.

Określony zatem w w/w ustawie zakres przedmiotowy definicji infrastruktury kolejowej jest niezgodny z definicją przyjętą w dyrektywie 2012/34/UE.

Wobec powyższego ośmielam się prosić o uczynienie wszystkiego, by przywrócić prawo krajowej zgodnie z wymaganiami stosownej dyrektywy.