



Wójt Gminy Terespol

Kobylany, dnia 24 lutego 2020 r.

F-KP.300.6.2020.MM

Pan
Paweł Szefernaker
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych
i Administracji
Pełnomocnik Rządu
ds. Współpracy z Samorządem
Terytorialnym

Panowski Szanowny Ministrze!

Zwracam się z prośbą o interwencję poprzez poparcie samorządowej inicjatywy w zakresie nowelizacji ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, poprzez zmianę treści art 7 w/w ustawy.

Przyjęta 16 listopada 2016 r. zmiana ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw zmieniła brzmienie art. 7 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych i wprowadziła do porządku prawnego zwolnienie z podatku od nieruchomości dotyczące infrastruktury kolejowej. Przesłanką do wprowadzenia zmian była konieczność dostosowania przepisów krajowych do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

Już od początku procesu legislacyjnego wprowadzane zmiany budziły sprzeciw ze strony samorządowej, która w świetle nowych zapisów traciła znaczną część dochodów własnych. Negatywną opinię wyraziło również Ministerstwo Finansów.

Resort finansów zgłaszał szereg uwag do projektu ustawy i podkreślał, że nowe brzmienie art 7 dla samorządów z rozbudowaną infrastrukturą kolejową przyniesie znaczne ubytki w budżecie, które powinny być zrekomensowane. W piśmie dotyczącym projektu zmian ustawy o transporcie kolejowym i innych ustaw Ministerstwo Finansów wprost powołując się na art 167 i 168 Konstytucji RP stwierdza, że w razie rozszerzenia zakresu obowiązujących zwolnień konieczne jest zagwarantowanie gminom dotychczasowego poziomu dochodów własnych. Podkreślano również konieczność zdefiniowania terminów zwolnienia podatkowego tak precyzyjnie aby nie budził wątpliwości zakres stosowania zwolnienia z podatku. Ponadto podkreślano, że proponowana zmiana stanowi nową pomoc i wymaga notyfikacji UE.

Przyjęcie zapisów wprowadzających poziom zwolnienia z podatku od nieruchomości w 100% dla wszystkich podmiotów posiadających infrastrukturę kolejową bardzo szeroko zdefiniowaną w ustawie o transporcie kolejowym ma dziś widoczne skutki finansowe, które uderzają w samorządy i mniejsze budżety doprowadzają do finansowej zapaści.

Dlatego też strona samorządowa wielokrotnie występowała do Ministerstwa Infrastruktury o znówelizowanie zapisów.

Resort w odpowiedziach argumentuje konieczność wprowadzenia zmian zgodnie z przepisami unijnymi. Jednakże analizując zapisy przytoczonej Dyrektywy widać rozbieżności. Z zapisów Dyrektywy wprost wynika, że nie dotyczy ona prywatnej infrastruktury która wprost jest wyłączona z wykazu pozycji elementów infrastruktury kolejowej. Zatem nowelizacja ustawy jest niezgodna z prawem unijnym tj. Dyrektywą Parlamentu europejskiego i Rady 2012/34/UE

We wspomnianym wykazie elementów widać jeszcze inne rozbieżności w porównaniu do krajowych zapisów w utk.

Dyrektywa PEiR 2012/34/UE	Ustawa o transporcie kolejowym (utk)
Wykaz elementów/pozycji infrastruktury kolejowej	
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	W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej , lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania
- powierzchnia gruntów	12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne , na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11

Konsekwencją dziś tak funkcjonujących zapisów w ustawie jest zwolnienie prowadzące do absurdalnych sytuacji **braku opodatkowania całych działek ewidencyjnych które ani faktycznie ani potencjalnie nie są związane z transportem kolejowym, a które jedynie w niewielkiej części zajęte są pod infrastrukturę kolejową**. Na dzień dzisiejszy mamy w Sądach Administracyjnych prowadzonych dziesiątki spraw dotyczących wydania interpretacji prawa podatkowego w tym zakresie. Jednak jednolita wykładnia Sądów prowadzi do wniosku, że prawidłowe jest zwolnienie z opodatkowania gruntu o powierzchni 2 ha, która stanowi jedną działkę ewidencyjną, a która w całości jest zajęta na hale produkcyjne, magazyny, sortownie itp.

Mamy tu niewątpliwie do czynienia z bublek prawnym, który funkcjonuje już trzy lata i wykorzystywany jest dziś świadomie przez prywatnych przedsiębiorców w celu optymalizacji podatkowej. Prowadzi to ewidentnie do rozszczęlnienia systemu opodatkowania. Już dziś otrzymujemy sygnały o złych praktykach stosowanych przez przedsiębiorców scalających posiadane grunty w jedną działkę ewidencyjną w celu uniknięcia opodatkowania w związku z posiadaną infrastrukturą kolejową na części zakładu, bądź dobudowaniem fragmentu toru na działkach które ich nie mają. **To w konsekwencji prowadzi do ciągłego rozszerzania zwolnienia i proporcjonalnie uszczuplenia dochodów jst bez rekompensowania**, a wręcz zagraża samodzielności finansowej wielu gmin.

Z informacji dostarczonych przez organy podatkowe dziś już jasno wynika, że dane dotyczące uszczuplenia dochodów w budżetach gmin były niedoszacowane.

Na przykładzie Gminy Terespol możemy pokazać faktyczny ubytek dochodów w kwocie 4.000.078,00 zł, które gmina utraciła na korzyść prywatnych przedsiębiorców.

Sytuacja Gminy Terespol nie jest oczywiście jedyną w skali kraju lecz różnie odczuwalne są skutki finansowe w każdej jst.

Gminy miejskie i wiejskie, na terenie których podatnicy korzystają ze znolizowanego zwolnienia od podatku od nieruchomości z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych

Miasto Suwałki	Gmina Terespol
Miasto Siemianowice Śląskie	Gmina Sitkówka-Nowiny
Miasto Poznań	Gmina Tarnów Opolski
Miasto Szczecin	Gmina Chojnów
Miasto Bydgoszcz	Gmina Oświęcim
Miasto Wrocław	Miasto i Gmina Czerwionka-Leszczyny
Miasto Radlin	
Miasto Opole	
Miasto Lubin	
Miasto Lubawa	
Miasto Sławków	
Miasto Siedlce	
Miasto Barcin	
Miasto Pyskowice	
Miasto Gdańsk	
Miasto Gryfino	
Miasto Mysłowice	
Miasto Dąbrowa Górnicza	
Miasto Łódź	
Miasto Lublin	
Miasto Dobrodzień	
Miasto Swarzędz	

Na gruncie prawa podatkowego zmiany przepisu art. 7 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, prowadzą do łamania zasady sprawiedliwości podatkowej t.j. równości traktowania w podobnych sytuacjach i nie tylko. Ze zwolnienia podatkowego najczęściej korzystają prywatni przedsiębiorcy prowadzący różnorodną działalność gospodarczą na konkurencyjnym rynku krajowym i międzynarodowym (m. in. dystrybucja paliw, transport drogowy, sprzedaż hurtowa wyrobów chemicznych, składowanie i magazynowanie) wykorzystujące w swojej działalności prywatną infrastrukturę kolejową, tym samym udostępniając ją przewoźnikom krajowym.

Analizując indywidualnie przypadki podatników korzystających ze zwolnienia samorządy i Ministerstwo Finansów widzą problem niedozwolonej pomocy publicznej, podczas gdy Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, że wsparcie związane z infrastrukturą kolejową nie zakłóca konkurencji – co oznacza, że nie stanowi pomocy publicznej, podczas gdy spełnione są wszystkie warunki dla uznania tego wsparcia za pomoc publiczną. Firmy posiadające infrastrukturę kolejową wykorzystywaną do celów prowadzonej działalności, dokonują czynności gospodarczych dla osiągnięcia zysku i otrzymują wsparcie ze środków publicznych, których nie otrzymaliby w warunkach rynkowych w tym również na rynku międzynarodowym na którym funkcjonuje wiele z nich.

Działalność tych przedsiębiorstw prowadzona jest za zasadach konkurencyjnych (za odpłatnością) na rynku otwartym na konkurencję, zatem wsparcie im udzielone zakłóca konkurencję na rynku krajowym (jak już wspomniano są to bardzo różne rodzaje aktywności gospodarczej, od magazynowania po produkcję samochodów itd.).

Strona samorządowa, którą reprezentuję, inicjuje wciąż nowe spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury. Widząc skalę problemu i narastające negatywne skutki zmiany przepisów funkcjonujące w prawie podatkowym, **miasta i gminy widzą potrzebę zmian legislacyjnych mające na celu uszczelnienie systemu podatkowego tak aby kosztem samorządów dysponujących środkami publicznymi nie dofinansowywać prywatnych przedsiębiorstw.**

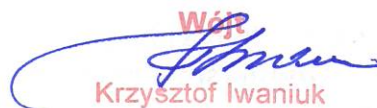
Z inicjatywy Unii Metropolii Polskich, Związku Miast Polskich, Związku Gmin Wiejskich i Organizacji Samorządowych 7 lutego odbyło się spotkanie w sprawie zmiany przepisów o zwalnianiu z opodatkowania terenów, które de facto nie są terenami kolejowymi.

Propozycja przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury zajęcia się kwestiami zmian systemowych wydłuża w czasie wszelkie działania do których zmierzmy, a które mogłyby skutecznie zatrzymać dzisiejsze negatywne skutki zmian np.: ubytki dochodów samorządów oszacowane przez Ministerstwo finansów na setki mln PLN, unikanie opodatkowania przez przedsiębiorców, spory interpretacyjne mające finał w sądach co przy dzisiejszej ugruntowanej linii orzeczniczej generuje dodatkowe koszty dla gmin.

W perspektywie planowanych inwestycji kolejowych, utworzenia „Jedwabnego szlaku”, apeluję o wsparcie naszej inicjatywy wprowadzenia zmian legislacyjnych, ponieważ zwolnienie w obecnym kształcie jest antymotywacyjne. Gminy które posiadają infrastrukturę kolejową w świetle obowiązujących przepisów nie mają celu w przygotowaniu terenów inwestycyjnych, zbrojeniu ich i nawiązywaniu dialogu z kolejnymi inwestorami, wręcz nie chcą podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, jeśli te planują położenie torów na działkach przez nie zajętych i nie planują płacenia podatków do kasy lokalnej. Obecna sytuacja hamuje zatem rozwój gospodarczy samorządów które posiadają infrastrukturę kolejową i powinny czerpać z tego tytułu korzyści.

Dbłość o finanse publiczne jest naszym wspólnym celem i czy to strona rządowa czy samorządowa, wspólnie działamy dla bezpieczeństwa finansowego obywateli. Jako samorząd terytorialny chcemy aktywnie uczestniczyć w działaniach mających na celu rozwój gospodarczy kraju, ale nie bez środków finansowych które pozwolą nam realizować inwestycje wychodząc naprzeciw potencjalnym inwestorom terminali intermodalnych będących priorytetem w Europie.

Proszę potraktować sprawę jako pilną ponieważ sytuacja się pogłębia, a każdy kolejny rok będzie dla samorządów bardzo kosztowny.



Krzysztof Iwaniuk
Wójt Gminy Terespol