



reprezentowany przez

Znak sprawy: Fn-XIV.310. .2020

M:

Poznań, 12 stycznia 2021 r.

INTERPRETACJA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Prezydent Miasta Poznania na podstawie art. 14j § 1 i 3 w zw. z art. 14b i art. 14c ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1325), w odpowiedzi na wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej z dnia . 2020 r. (data wpływu) w sprawie udzielenia pisemnej interpretacji co do art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 ze zm., dalej: „upol”) w zw. z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm., dalej: „utk”) i załącznikiem nr 1 do utk.

postanawia

uznać stanowisko Wnioskodawcy wyrażone we wniosku za **prawidłowe**.

UZASADNIENIE

W dniu . 2020 roku do Prezydenta Miasta Poznania wpłynął wniosek (dalej jako Wnioskodawca) o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego. Przedmiotem interpretacji jest art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk

Przedstawiono następujący opis stanu faktycznego:

Wnioskodawca jest właścicielem budowli boczniczy kolejowej odgałęziającej się od toru . stacji . rozjazdem nr . w km . linii kolejowej nr .

Poznań (...), zarządzanej przez ...
w Poznaniu (dalej także: „Bocznica”). Początkiem bocznicy jest rozjazd ... w km
linii kolejowej:

Bocznica jest linią kolejową normalnotorową, tj. o szerokości torów wynoszącej 1435 mm, niewykorzystywaną do przewozu osób. Obiekt składa się z zespołu torów kolejowych wraz innymi elementami infrastruktury kolejowej. Na opisanej bocznicy znajduje się kilkanaście punktów ładunkowych wraz z towarzyszącymi urządzeniami oraz wagą wagonową.

Bocznice ujęto w ewidencji środków trwałych Wnioskodawcy pod numerem: ... oraz pod nazwą: *drogi kolejowe naziemne*. W latach 2017-2020 była i jest nadal opodatkowana podatkiem od nieruchomości jako budowla. Deklarowana do opodatkowania wartość Bocznicy to ... zł.

W dniu ... 2017 r. Wnioskodawca podpisał ze spółką ... z siedzibą w Warszawie, umowę nr ... o współpracy przy wzajemnym przekazywaniu wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym Bocznicy. ... jest licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, dysponującym aktywnymi licencjami na przewóz kolejowy osób, na przewóz kolejowy rzeczy - Nr ... oraz na świadczenie usług trakcyjnych - Nr ...

Przywołana umowa weszła w życie z dniem ... 2017 r., z nieoznaczonym czasem obowiązywania i nadal wiąże strony. Zgodnie z jej treścią, Wnioskodawca i ... zobowiązały się do wzajemnego przekazywania - na punkcie zdawczo - odbiorczym Bocznicy - wagonów przeznaczonych dla Wnioskodawcy, których przewóz w stanie ładownym albo próżnym realizuje wymieniony przewoźnik kolejowy. Strony ustaliły, że punkt zdawczo - odbiorczy dla pojazdów zdawanych na Bocznice i z niej odbieranych, jest zlokalizowany w torze nr ... Bocznicy w km 0+ ... , a jego długość wynosi 360 m (długość użyteczna). Punkt zdawczo - odbiorczy stanowi więc część Bocznicy - w całości znajduje się na terenie pozostającym w użytkowaniu wieczystym Wnioskodawcy, za bramami zakładu Wnioskodawcy. Przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym, pomiędzy Wnioskodawcą (obecnie innym podmiotem - o czym będzie mowa poniżej) i ... polegało i polega na tym, że lokomotywa, bądź skład manewrowy, tego przewoźnika kolejowego, wjeżdża na tor nr ... Bocznicy, porusza się po tym torze, po czym opuszcza go i wyjeżdża z Bocznicy oraz z terenu zakładu Wnioskodawcy przez jedną z bram.

Wcześniej, tj. przed dniem ... 2017 r., przekazywanie wagonów na Bocznicy pomiędzy ... , Wnioskodawcą albo spółką ... - tj. podstawianie i odbieranie wagonów - odbywało się na podstawie umów zawartych pomiędzy tymi podmiotami.

W okresie obejmującym rok 2017, rok 2018, aż do dnia 30 kwietnia 2019 r., Bocznica była dzierżawiona spółce ... z siedzibą w Poznaniu przy ul. ... która była również użytkownikiem Bocznicy. Wymieniony podmiot posiadał świadectwo bezpieczeństwa, nr ... , wydane dnia ... przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wspomniany dokument poświadczał, że użytkownik Bocznicy spełniał wymagania w zakresie właściwego jej utrzymania, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie Bocznicy.

W czasie, w którym Bocznica była dzierżawiona spółce ... tj. faktycznie do końca kwietnia 2020 r. - przemieszczania wagonów na torach Bocznicy dokonywał ten

właśnie podmiot. Były to usługi odpłatne, zlecane .., która nie posiada licencji na przewóz kolejowy rzeczy i na świadczenie usług trakcyjnych.

W dniu .. 2019 r. Wnioskodawca zawarł warunkową umowę dzierżawy Bocznicy ze spółką .., z siedzibą w Poznaniu przy ul. Na mocy tej umowy, jedynym użytkownikiem Bocznicy oraz jej zarządcą stał się - po spełnieniu określonych warunków - dzierżawca, tj.

Z uwagi na to, że przedmiotem działalności gospodarczej dzierżawcy i użytkownika Bocznicy, a także jej zarządcy, tj. jest naprawa i wytwarzanie pojazdów kolejowych oraz ich podzespołów, to Bocznica wykorzystywana jest obecnie przede wszystkim w celu transportu i obsługi wyprodukowanych przez dzierżawcę pojazdów szynowych, ich podzespołów, komponentów oraz materiałów do ich wytworzenia. Bocznica może służyć również do wykonywania manewrów związanych z obsługą hal i punktów ładunkowych położonych na terenie należącym do Wnioskodawcy - przy czym - proces ten odbywa się za pośrednictwem spółki ..

... po każdorazowym uzgodnieniu terminu i zakresu prac manewrowych i jest incydentalny. Na Bocznicy następuje podstawianie pojazdów kolejowych na punkt zdawczo - odbiorczy, czyli tor nr .. Bocznicy, przetaczanie wagonów na punkty i stanowiska ładunkowe oraz technologiczne, zabieranie pojazdów kolejowych z punktów i stanowisk ładunkowych oraz technologicznych na punkt zdawczo - odbiorczy oraz zabieranie ich z punktu zdawczo - odbiorczego Bocznicy.

Dzierżawca, jedyny użytkownik scharakteryzowanej bocznicy oraz jej zarządca, tj., nie dysponuje żadnymi własnymi, czynnymi pojazdami kolejowymi.

... będąc użytkownikiem Bocznicy, uzyskała świadectwo bezpieczeństwa, nr .., wydane dnia .., przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Świadectwo potwierdza, że użytkownik Bocznicy spełnia wymagania w zakresie właściwego jej utrzymania, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie Bocznicy.

Ponadto, aby ustalić zasady prawidłowego i bezpiecznego ruchu kolejowego odbywającego się na Bocznicy, oraz aby określić i wskazać osoby odpowiedzialne za prawidłową eksploatację infrastruktury i pojazdów kolejowych na Bocznicy, opracowano „Regulamin pracy bocznicy kolejowej : .., obowiązujący od dnia : .. 2020 r. W zakresie techniczno - ruchowym dokument został uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którą Bocznica jest połączona, tj. z ..

Aktualnie, tj. od początku maja 2020 r. - ze względu na zasygnalizowany brak pojazdów szynowych po stronie dzierżawcy, jedynego użytkownika i zarządcy Bocznicy, tj.

... - ruch manewrowy na analizowanej bocznicy - czyli przemieszczanie wagonów po torach Bocznicy - prowadzi spółka .. z siedzibą w .. Spółka ta jest licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, legitymującym się aktywną licencją nr .. m. in. na przewóz kolejowy rzeczy oraz na świadczenie usług trakcyjnych.

Bocznica położona jest na działce ewidencyjnej nr .. - o powierzchni wynoszącej : .. m² -

z arkusza mapy w obrębie , i na działce ewidencyjnej nr : - o powierzchni równej m² - z arkusza mapy w obrębie , pozostających w użytkowaniu wieczystym Wnioskodawcy. Wyliczone grunty objęte są księgą wieczystą nr KW

Wyjaśnienia wymaga, że działka ewidencyjna nr powstała w październiku 2018 r. wskutek jej wydzielenia - wraz z szeregiem innych działek - z pierwotnej, większej działki ewidencyjnej nr , o powierzchni m². Działka ewidencyjna zabudowana była - poza Bocznicą - także innymi obiektami, tj. budynkami i budowlami przemysłowymi, stanowiącymi własność Wnioskodawcy. Podział działki nr podyktowany był koniecznością uporządkowania stanu zabudowy tego obszaru poprzez wyodrębnienie terenu, na którym zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa, czyli Bocznica, i oddzielenie go od gruntów, na których znajdują się obiekty produkcyjne.

W latach 2017-2020 działka ewidencyjna nr i działka ewidencyjna nr , a później działka ewidencyjna nr , były opodatkowane podatkiem od nieruchomości według stawki przewidzianej dla gruntów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Do przedstawionego opisu stanu faktycznego Wnioskodawca zadał następujące pytania:

1. Czy w opisanym wyżej stanie faktycznym, budowla bocznicy kolejowej, odgałęziająca się od toru stacji Poznań rozjazdem nr w km , linii kolejowej nr i będąca własnością Wnioskodawcy, była od początku 2017 r. i aktualnie jest zwolniona od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk?
2. Czy działki, na których położona jest Bocznica kolejowa, wskazana w pytaniu 1 powyżej, tj. obecnie - działka nr i działka nr , a w okresie od początku 2017 do października 2018 r. - działka nr i działka nr , były od dnia 1 stycznia 2017 r. i nadal są w całości zwolnione spod opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol ww./ art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk - mimo tego, że na działce nr występowały poza przedmiotową bocznicą także inne obiekty przemysłowe należące do Wnioskodawcy - budynki i budowle wykorzystywane w procesie produkcji?

W odniesieniu do przedstawionego opisu stanu faktycznego przedstawiono następujące stanowisko Wnioskodawcy:

1. W opisanym wyżej stanie faktycznym, budowla bocznicy kolejowej, odgałęziająca się od toru stacji Poznań , rozjazdem nr w km linii kolejowej nr i będąca własnością Wnioskodawcy, była od początku 2017 r. i aktualnie jest zwolniona od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk.
2. Działki, na których położona jest Bocznica kolejowa, wskazana w pkt 1 powyżej, tj. obecnie - działka nr i działka nr , a w okresie od początku 2017 do października 2018 r. - działka nr i działka nr , były od dnia 1 stycznia 2017 r. i nadal są w całości zwolnione spod opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk

- mimo tego, że na działce nr występowały poza przedmiotową bocznicą także inne obiekty przemysłowe należące do Wnioskodawcy - budynki i budowle wykorzystywane w procesie produkcji.

Według art. 2 ust. 1 upol opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości podlegają następujące nieruchomości lub obiekty budowlane:

- 1) grunty,
- 2) budynki lub ich części,
- 3) budowle lub ich części związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Art. 1a ust. 1 pkt 2 upol wskazuje, że budowlą jest - obiekt budowlany w rozumieniu przepisów prawa budowlanego niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, a także urządzenie budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego związane z obiektem budowlanym, które zapewnia możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 upol zwalnia się od podatku od nieruchomości 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.

Art. 4 pkt 1 utk definiuje pojęcie infrastruktury kolejowej - są to elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy.

Załącznik ów - zatytułowany: „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej” - przewiduje, że 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 jezdnymi, 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.

Stosownie do art. 4 pkt 10 utk przez bocznice kolejową należy rozumieć wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową, połączoną bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służącą do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Art. 4 pkt 1a utk stanowi, że droga kolejowa to tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot, natomiast linia kolejowa - to w myśl art. 4 pkt 2 utk - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Użytkownikiem bocznic kolejowej jest - za art. 4 pkt 10a utk - zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa. Zarządcą infrastruktury kolejowej jest zaś, wedle art. 4 pkt 7 utk, podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Na zakończenie dodać trzeba, że art. 4 pkt 1c utk podaje, iż infrastrukturą prywatną jest infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.

Definicja infrastruktury kolejowej, a także definicja bocznic kolejowej, drogi kolejowej oraz linii kolejowej, w zacytowanej treści obowiązują od dnia 30 grudnia 2016 r.

Zwolnienie z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, ustanowione w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, przewiduje dwie przesłanki jego zastosowania, które muszą być spełnione kumulatywnie:

1. grunty, budynki i budowle, podlegające potencjalnie zwolnieniu, muszą wchodzić w skład infrastruktury kolejowej, a pojęcie to ma być tłumaczone zgodnie z przepisami o transporcie kolejowym oraz
2. wskazana infrastruktura kolejowa musi być:
 - a) udostępniana przewoźnikom kolejowym albo
 - b) wykorzystywana do przewozu osób albo
 - c) tworzyć linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Skoro art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, bezpośrednio odsyła - w zakresie znaczenia terminu „infrastruktura kolejowa” - do przepisów o transporcie kolejowym, to konieczne jest odczytanie definicji tego pojęcia zamieszczonej w art. 4 ust. 1 utk.

Przywołany przepis precyzuje, że infrastrukturą kolejową są elementy określone w załączniku nr 1 do utk. W przedmiotowym załączniku wprost napisano, że bocznicą kolejową wchodzi w skład infrastruktury kolejowej - poszczególne obiekty i grunty wyliczone w załączniku (przykładowo tory kolejowe, obiekty inżynieryjne, rampy towarowe) są fragmentami tej infrastruktury, pod warunkiem, że tworzą część m. in. bocznic kolejowej.

Budowla bocznic kolejowej to utworzona z torów kolejowych droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Także droga kolejowa oraz linia kolejowa zostały wyraźnie podane w załączniku nr 1 do utk jako fragmenty infrastruktury kolejowej. Stwierdzić, wobec tego należy, że bocznic kolejowa jest niewątpliwie elementem infrastruktury kolejowej.

Obiekt w pełni odpowiadający charakterystyce zaprezentowanej w art. 4 pkt 10 utk jest własnością Wnioskodawcy i kryje się pod nr inw.

Pierwszy z warunków zastosowania wobec Bocznic zwolnienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, jest więc zrealizowany.

Jeśli idzie o drugą z przesłanek wynikających z art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, to sposób jej sformułowania powoduje, że wystarczy spełnienie tylko jednego z zawartych w niej wymogów. W stanie faktycznym opisanym w niniejszym wniosku podano, że Bocznic nie jest wykorzystywana do przewozu osób i że jest linią kolejową normalnotorową, tj. o szerokości torów równej 1435 mm.

W grę wchodzi zatem tylko pierwszy warunek, ujęty w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol pod lit. a, czyli wymóg udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym. Ustalenie tego, co tak naprawdę oznacza sytuacja opisana jako „udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym”, wymusza przeprowadzenie odpowiedniej wykładni.

Zaznaczenia wymaga, że - w opozycji do zwrotu „infrastruktura kolejowa”, co do znaczenia którego art. 7 ust. 1 pkt 1 upol zawiera bezpośrednie odesłanie do przepisów o transporcie kolejowym - w wymienionym przepisie nie występuje jakiegokolwiek odesłanie w zakresie znaczenia określenia „udostępniana”. Z uwagi na to, zwrot ten musi być interpretowany z wykorzystaniem językowych dyrektyw wykładni - zob. wyrok NSA z dnia 5 sierpnia 2020 r., sygn. akt: II FSK 1438/18:

„Z analizy konstrukcji przepisu art. 7 ust. 1 u.p.o.l. w brzmieniu mającym zastosowanie w sprawie wynika, iż w procesie wykładni pojęcia „jest udostępniana”, odmiennie niż to miało miejsce do 31 grudnia 2016r., nie jest wymagane sięgnięcie do przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten w brzmieniu zmienionym z dniem 1 stycznia 2017r. odsyła do ustawy o transporcie kolejowym, ale w ściśle wskazanym w tym przepisie zakresie tj. do przyjęcia znaczenia określenia „grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej” takiego jakie zostało nadane w tej ustawie. W takiej sytuacji przesłankę tę należy 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.”

Czasownik „udostępniać; udostępnić” znaczy tyle co „ułatwić kontakt z czymś lub umożliwić korzystanie z czegoś” (za: <https://sjp.pwn.pl>).

Imiesłów „udostępniana; udostępniany; udostępniane” winien być tłumaczony jako stworzenie już samej możliwości używania jakiegoś przedmiotu, obiektu, a nawet umożliwienie kontaktu z danym przedmiotem, obiektem. „Udostępnienie” obejmuje więc szerokie spektrum

przypadków: poczynając od wykreowania możliwości kontaktu z czymś, możliwości korzystania z czegoś, aż po rzeczywiste użytkowanie konkretnego przedmiotu.

W związku z powyższym, faktyczne korzystanie z danej rzeczy jest jak najbardziej przejawem jej udostępniania, albowiem korzystanie, użytkowanie rzeczy, z konieczności zakłada istnienie kontaktu z tą rzeczą i występowanie możliwości jej używania.

W kontekście przedstawionych rozważań zauważyć trzeba, że wymagane przez art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu należy rozumieć jako stworzenie przewoźnikowi kolejowemu samej możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej. W przypadku, gdy przewoźnik kolejowy rzeczywiście użytkuje infrastrukturę kolejową, to oczywistym jest, że jest ona udostępniana przewoźnikowi kolejowemu.

Godzi się w tym miejscu podnieść, że art. 7 ust. 1 pkt 1 upol nie wprowadza jakichkolwiek ograniczeń co do jego zastosowania - ograniczeń, które odnosiłyby się przykładowo do kwestii własności infrastruktury kolejowej, czy celu, bądź zakresu udostępniania infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu. Są to okoliczności irrelewantne z punktu widzenia treści wspomnianego przepisu. Tym samym, również infrastruktura kolejowa, która jest wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy, innych niż przewóz osób - czyli prywatna infrastruktura kolejowa – podlega zwolnieniu na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk - zob. wyrok WSA w Opolu z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt: I SA/Op 2/18:

„Zdaniem Sądu, zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 jest przedmiotowe i kwestia własności infrastruktury kolejowej pozostaje poza zakresem zwolnienia. Gdyby ustawodawca chciał wyłączyć ze zwolnienia infrastrukturę prywatną, której częścią są przedmiotowe bocznice mógłby to uczynić przy omawianej nowelizacji art. 7 i rzeczywiście wprowadzić zapis, że zwolnienie nie dotyczy infrastruktury prywatnej. Tymczasem ustawodawca ograniczył się zaś wyłącznie do wskazania, że zwolnieniu podlegają grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu u.t.k.

Wskazać należy, że zgodnie z art. 4 pkt 1c u.t.k., infrastruktura prywatna to też infrastruktura kolejowa, choć wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.”

Bez znaczenia jest także cel udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu - cel ten może być zawężony do wypełniania przez przewoźnika zobowiązań cywilnoprawnych wobec kontrahenta, którym jest właściciel infrastruktury kolejowej, bądź inny podmiot. Identycznie rzecz się przedstawia, jeśli chodzi o zakres udostępniania infrastruktury kolejowej - nie ma on znaczenia dla zastosowania art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk - zob. wyrok WSA w Białymstoku z dnia 19 czerwca 2018 r., sygn. akt: I SA/Bk 245/18:

„Przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. Inaczej, przesłankę "udostępnienia infrastruktury kolejowej" należy rozpatrywać zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej. Nie ma podstaw, do uwzględnienia twierdzenia, że wskazane "udostępnianie" ma być nieograniczone, nielimitowane. Umożliwienie korzystania z czegoś, jak należy rozumieć udostępnianie, nie obejmuje takich warunków. Skoro ustawodawca takich wymogów nie sformułował nie ma podstaw, by ograniczać zakres analizowanego zwolnienia.”

Zaprezentowane rozumienie pojęcia udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi

kolejowemu jest już utrwalone w orzecznictwie sądów administracyjnych. Jako przykład powołać można wyrok WSA w Kielcach z dnia 16 listopada 2017 r., sygn. akt: I SA/Ke 531/17; wyrok WSA w Opolu z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt: I SA/Op 2/18, wyrok WSA w Szczecinie z dnia 15 lutego 2018 r., sygn. akt: I SA/Sz 1035/17, wyrok WSA w Gliwicach z dnia 28 marca 2018 r., sygn. akt: I SA/GI 1294/17; wyrok WSA w Poznaniu z dnia 4 października 2018 r., sygn. akt: I SA/Po 490/18, czy wreszcie wyrok NSA z dnia 13 lutego 2020 r., sygn. akt: II FSK 2187/18.

Podsumowując - jeżeli infrastruktura kolejowa jest faktycznie wykorzystywana przez przewoźnika kolejowego, to oczywistym jest, że infrastruktura ta jest jednocześnie udostępniania przewoźnikowi kolejowemu, tak jak wymaga tego art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk.

Odniesienie poczynionych wyżej rozważań do stanu faktycznego zobrazowanego w niniejszym piśmie czyni zasadnym wniosek, że w przypadku Bocznicy spełniona jest również druga z przesłanek wyznaczonych w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk.

Dzieje się tak już choćby z tej przyczyny, że ze względu na umiejscowienie punktu zdawczo - odbiorczego na forze nr Bocznicy, licencjonowany przewoźnik kolejowy, tj. przekazując na podany punkt wagony przeznaczone dla spółki

- a uprzednio dla Wnioskodawcy - bądź odbierając wagony z tego punktu, wjeżdża na Bocznicę, porusza się po niej, po czym ją opuszcza. Realizacja wciąż obowiązującej umowy nr , z dnia 2017 r., o współpracy przy wzajemnym przekazywaniu wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym Bocznicy (a wcześniej podobnych do niej umów), wymusza to, że lokomotywa - bądź skład manewrowy - stanowiące własność spółki , przejeżdżają po Bocznicy. Wymieniony przewoźnik kolejowy faktycznie korzysta zatem z Bocznicy. Skoro spółka rzeczywiście używa Bocznicy, to tym samym Bocznica jest udostępniana temu przewoźnikowi kolejowemu - zob. wyrok WSA w Poznaniu z dnia 4 października 2018 r., sygn. akt: I SA/Po 490/18:

„W ocenie Sądu wskazanie przez skarżącą na bezsporny fakt podstawienia i odbierania wagonów przy wykorzystaniu bocznicy kolejowej, nie jest możliwy bez uprzedniego wykonania przejazdu po tej infrastrukturze. A zatem, co najwyżej można stwierdzić, że skarżąca precyzyjniej opisała w skardze na czym polega udostępnienie bocznicy kolejowej, ale główny element stanu faktycznego wskazany we wniosku (podstawianie i odbieranie wagonów) nie uległ zmianie. Ponadto Sąd uznał, że nie ma doniosłego znaczenia rozróżnianie czynności obsługi bocznicy od czynności jej udostępnienia. Zawarcie umowy, której przedmiot został określony jako obsługa bocznicy kolejowej, nie wyklucza bowiem jej udostępniania, a wręcz przeciwnie, musi zakładać faktyczne udostępnienie tej infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu. Nie ma istotnego znaczenia, dla zastosowania rozważanego tu zwolnienia podatkowego, fakt wykonywania manewrów przez inny podmiot, niż przewoźnik kolejowy. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika bezspornie, że skarżąca w związku z prowadzoną działalnością produkcyjną, przyjmuje i wysyła wagony z produktami niezbędnymi w procesie produkcji, przez zlecenie usługi transportowej licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu. W tym celu udostępnia temu przewoźnikowi bocznicę kolejową będącą własnością spółki, który - poprzez jej udostępnienie - podstawia i odbiera wagony.”

Ponadto, nie można zapominać o tym, że od maja 2020 r. przemieszczanie wagonów po Bocznicy prowadzi - pod nadzorem :

spółka

będąca licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym.

Natomiast fakt, że scharakteryzowane wyżej działania, tj. przetaczanie wagonów po Bocznicy, do końca kwietnia 2020 r. realizowała spółka .., czyli podmiot nieposiadający licencji na przewóz kolejowy rzeczy i na świadczenie usług trakcyjnych, nie ma w warunkach niniejszego wniosku i w świetle zacytowanego wyżej wyroku WSA w Poznaniu z dnia 4 października 2018 r., sygn. akt: I SA/Po 490/18 znaczenia dla możliwości skorzystania ze zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk. Przede wszystkim bowiem - jak wyżej niewątpliwie wykazano - Bocznica była i nadal jest udostępniania przewoźnikowi kolejowemu, czyli spółce

W efekcie - okoliczności faktyczne zaprezentowane w niniejszym piśmie, odnoszące się do bocznicy kolejowej będącej własnością Wnioskodawcy, niezbicie dowodzą tego, że ziszczyły się obydwie przesłanki zastosowania, wobec tego obiektu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk, przez co i na mocy powołanych przepisów, budowla Bocznicy począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. nieprzerwanie podlega zwolnieniu spod opodatkowania podatkiem od nieruchomości.

Jeżeli przyjąć - jak to uargumentowano powyżej, we fragmencie dotyczącym budowli Bocznicy - że obiekt ten jest zwolniony od opodatkowania podatkiem od nieruchomości w oparciu o art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol, to do rozważenia pozostaje kwestia zwolnienia - na tej samej podstawie - od opodatkowania gruntów, na których położona jest Bocznica.

Pkt 12 załącznika nr 1 do utk przesądza o tym, że elementami infrastruktury kolejowej są także grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wyliczone we wcześniejszych punktach załącznika, tj. przykładowo tory kolejowe, podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, obiekty inżynierskie, perony, rampy towarowe.

Zacytowany fragment załącznika nr 1 do utk przewiduje więc, że za elementy infrastruktury kolejowej uznawane są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, pod warunkiem, że są na nich umiejscowione inne elementy tej infrastruktury.

W analizowanej regulacji nie może umknąć uwadze sposób, w jaki opisane zostały grunty, będące fragmentami infrastruktury kolejowej. Otóż mają to być działki ewidencyjne. Przytoczone sformułowanie przekłada się na stwierdzenie, że granice gruntów, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, wyznaczają wyłącznie granice działek ewidencyjnych, na których zlokalizowane są pozostałe elementy infrastruktury kolejowej. Jest to jedyne kryterium decydujące o granicach gruntów stanowiących elementy infrastruktury kolejowej, a także jedno z dwóch kryteriów rozstrzygających o istocie tych gruntów. Drugim kryterium jest wymóg, aby na tak rozumianych gruntach - czyli na działkach ewidencyjnych - znajdowały się któreś z obiektów będących innymi fragmentami infrastruktury kolejowej.

Godzi się pokreślić, że w pkt 12 załącznika nr 1 do utk nie występują jakiegokolwiek dodatkowe zastrzeżenia, które miałyby współdecydować o zaliczeniu gruntów do infrastruktury kolejowej.

Po pierwsze - co istotne - w pkt 12 załącznika nr 1 do utk, jest mowa o gruntach oznaczonych jako działki ewidencyjne. Z przytoczonego brzmienia regulacji należy wnioskować, że chodzi o działki ewidencyjne jako całości. Brak jest jakiegokolwiek zawężenia definicji gruntów wchodzących w zakres pojęcia infrastruktury kolejowej wyłącznie do jakichś części działek, przykładowo do tych, na których bezpośrednio posadowione są obiekty stanowiące pozostałe fragmenty infrastruktury kolejowej.

Po wtóre - brak jest wymogu, aby na działkach ewidencyjnych nie występowały inne - poza elementami infrastruktury kolejowej - obiekty, w tym obiekty budowlane, czy urządzenia.

Ze względu na powyższe uznać trzeba, że zwolnieniem z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk objęte są grunty, stanowiące działki ewidencyjne w całości, a nie tylko części działek bezpośrednio zajęte przez obiekty infrastruktury kolejowej - zob. wyrok NSA z dnia 5 sierpnia 2020 r., sygn. akt: II FSK 1438/18:

„Dodatkowo jedynie Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnia, że należało zgodzić się z sądem pierwszej instancji, że zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli tylko w części jest zajęta przez infrastrukturę kolejową. W odniesieniu do gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu klasyfikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z treści przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. wykreślono zapis, że zwolniona jest tylko część gruntów, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej. Z tego względu przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób zakwalifikowania jej w ewidencji. Na podstawie tego przepisu w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. przedmiotowemu zwolnieniu podlega cała działka ewidencyjna, na której znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej, a nie tylko te części, które zostały faktycznie zajęte pod budowle infrastruktury kolejowej. Stanowisko to jest uprawnione z uwagi na jednoznaczne wskazanie w tym przepisie gruntów jako przedmiotu zwolnienia oraz rezygnacja z warunku zajęcia tych gruntów pod budowle infrastruktury kolejowe. Odmienne odczytanie tego przepisu przeczyłoby istocie zmiany wprowadzonej w noweli z 16 listopada 2016r. W konsekwencji trafnie w zaskarżonym wyroku przyjęto, że na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. zwolnieniu podatkowemu podlegają grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budynki i budowle infrastruktury kolejowej wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.”

- a także wyrok NSA z dnia 13 lutego 2020 r., sygn. akt: II FSK 2187/18; wyrok NSA z dnia 4 lutego 2020 r., sygn. akt: II FSK 1627/19.

Ponadto, w kontekście wskazanego zwolnienia podatkowego, bez znaczenia jest to, czy na działkach ewidencyjnych położone są również obiekty inne niż elementy infrastruktury kolejowej. Zwolnieniu, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk, podlegają zarówno działki, na których występują tylko elementy infrastruktury kolejowej, jak i działki, na których poza elementami infrastruktury kolejowej zlokalizowane są także inne obiekty i to niezależnie od przeznaczenia oraz funkcji tych obiektów.

Odnosząc powyższe spostrzeżenia do działki ewidencyjnej nr . i działki ewidencyjnej . , na których znajduje się Bocznica, przyjąć zatem należy, iż są one zwolnione w całości od opodatkowania podatkiem od nieruchomości w oparciu o art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 ust. 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk. Identyczna sytuacja dotyczy działki ewidencyjnej nr istniejącej do października 2018 r., która w całości podlegała zwolnieniu od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i załącznikiem nr 1 do utk.

Po rozpatrzeniu wniosku Prezydent Miasta Poznania wyjaśnia, co następuje.

Na wstępie należy przypomnieć, że w myśl art. 14b § 1 i art. 14j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1325– dalej: „Ordynacja podatkowa”) Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej oraz w zakresie swojej właściwości wójt, burmistrz (prezydent miasta), starosta lub marszałek województwa, na pisemny wniosek zainteresowanego, wydaje, w jego indywidualnej sprawie, pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego. Zgodnie z art. 14b § 2 i § 3 Ordynacji podatkowej wniosek o interpretację indywidualną może dotyczyć zaistniałego stanu faktycznego i zdarzeń przyszłych, a składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej obowiązany jest do wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego oraz do przedstawienia własnego stanowiska w sprawie oceny prawnej tego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego. Interpretacja indywidualna winna zawierać wyczerpujący opis przedstawionego we wniosku stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego oraz ocenę stanowiska wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem prawnym tej oceny; można odstąpić od uzasadnienia prawnego, jeżeli stanowisko wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie (art. 14c § 1 Ordynacji podatkowej).

W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydając interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego przedstawionego przez wnioskodawcę, bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej.

Organ podatkowy uznaje stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania pierwszego i pytania drugiego za prawidłowe.

Zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym. Zwolnieniu podlegają elementy infrastruktury kolejowej, które muszą spełniać co najmniej jeden z trzech warunków wymienionych w przepisie. Ustawodawca wprowadził w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zwolnienie określonej grupy gruntów, budynków i budowli z podatku od nieruchomości z uwagi na ich przynależność do infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym infrastrukturę kolejową tworzą elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy. Z załącznika nr 1 "Wykaz elementów infrastruktury kolejowej" wynika, że 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 jezdny, 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.

Powyższe wyliczenie ma charakter zamknięty. Dlatego interpretując art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, dochodzi się do wniosku, że zwolnieniu będą podlegać elementy infrastruktury kolejowej wskazane w pkt 1-12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, tworzące część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania, pod warunkiem, że będą na przykład udostępnione przewoźnikowi kolejowemu. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że od 21 czerwca 2017 r. wnioskodawca udostępnia należącą do niego infrastrukturę kolejową kilku licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Jednocześnie wskazuje, że przed dniem 21 czerwca 2017 r. na podstawie zawartych umów na tej bocznicy odbywało się podstawianie i odbieranie wagonów należących do dwóch licencjonowanych przewoźników kolejowych, co w konsekwencji oznacza, że te podmioty z tej bocznicy na ustalonych warunkach korzystały. Reguły wnioskowania, a także orzecznictwo sądów administracyjnych potwierdzają, że fakt korzystania z infrastruktury kolejowej przez przewoźnika kolejowego oznacza, że wcześniej została mu ona udostępniona – a więc spełniona została przesłanka zwolnienia od podatku od nieruchomości. Pojęcie udostępniania należy bowiem rozumieć zgodnie z regułami języka potocznego, a nie specjalistycznego (por wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 21 listopada 2018 r., sygn. akt: I SA/GI 971/18, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z 12 września 2018 r., sygn. akt: I SA/Bk 402/18, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 13 marca 2018 r., sygn. akt: I SA/GI 1267/17, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z 16 listopada 2017 r., sygn. akt: I SA/Ke 531/17). W konsekwencji, bocznicą kolejową należącą do Wnioskodawcy podlega zwolnieniu od podatku od nieruchomości od 2017 r.

Z brzmienia pkt 12 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym wprost wynika, że elementem infrastruktury są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 tego załącznika.

Pojęcie "działki ewidencyjnej" zostało zdefiniowane w § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1034 ze zm.). Zgodnie z tym rozporządzeniem działka ewidencyjna jest to ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych. Posłużenie się pojęciem „działki ewidencyjnej” w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym przesądza o tym, że pojęcie „infrastruktury kolejowej” podlegającej zwolnieniu od podatku od nieruchomości odnosi się do całej powierzchni działki ewidencyjnej, a nie do jej części, nawet jeżeli znajdują się na niej również obiekty niezwiązane z infrastrukturą kolejową (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 31 stycznia 2019 r., sygn. akt: II FSK 3032/18, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 7 listopada 2018 r., sygn. akt: I SA/Gl 469/18, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z 12 września 2018 r. sygn. akt: I SA/Bk 402/18). Dlatego zakres zwolnienia od podatku od nieruchomości elementów infrastruktury kolejowej jest znacznie szerszy niż we wcześniejszym stanie prawnym, przed 2017 r., kiedy to art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. wskazywał, iż zwolnieniu podlegają jedynie grunty zajęte pod budowle kolejowe. W konsekwencji, rację ma Wnioskodawca wskazując, że zwolnieniu od podatku od nieruchomości podlega obecnie - działka nr i działka nr , a w okresie od początku 2017 do października 2018 r. - działka nr i działka nr , na której znajduje się będąca przedmiotem wniosku bocznica.

Niniejsza interpretacja udzielona została w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji przez organ podatkowy i dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę. Interpretacja ta, po usunięciu danych identyfikujących Wnioskodawcę oraz inne podmioty wskazane w treści interpretacji, zostanie niezwłocznie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pouczenie:

Zastosowanie się do interpretacji indywidualnej przed jej zmianą lub przed doręczeniem organowi podatkowemu odpisu prawomocnego orzeczenia sądu administracyjnego uchylającego interpretację indywidualną nie może szkodzić wnioskodawcy, jak również w przypadku nieuwzględnienia jej w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej.

Zgodnie z art. 14na § 1 Ordynacji podatkowej przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli stan faktyczny lub zdarzenie przyszłe będące przedmiotem interpretacji indywidualnej stanowi element czynności będących przedmiotem decyzji wydanej:

1. z zastosowaniem art. 119a;
2. w związku z wystąpieniem nadużycia prawa, o którym mowa w art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;
3. z zastosowaniem środków ograniczających umowne korzyści.

Przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli korzyść podatkowa, stwierdzona w decyzjach wymienionych w § 1, jest skutkiem zastosowania się do utrwalonej praktyki interpretacyjnej, interpretacji ogólnej lub objaśnień podatkowych (art. 14na § 2 Ordynacji podatkowej).

Stronie przysługuje prawo do wniesienia skargi na niniejszą interpretację przepisów prawa podatkowego z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, ul. Ratajczaka 10/12, 61-815 Poznań, w dwóch egzemplarzach (art. 47 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – Dz. U. z 2019 r., poz. 1438, z późn. zm.) w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie albo aktu, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a (art. 53 § 1 ww. ustawy) za pośrednictwem organu który wydał interpretację – Prezydenta Miasta Poznania.

Jednocześnie, zgodnie art. 57a ww. ustawy, skarga na pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego wydaną w indywidualnej sprawie, opinię zabezpieczającą i odmowę wydania opinii zabezpieczającej może być oparta wyłącznie na zarzucie naruszenia przepisów postępowania, dopuszczeniu się błędu wykładni lub niewłaściwej oceny co do zastosowania przepisu prawa materialnego. Sąd administracyjny jest związany zarzutami skargi oraz powołaną podstawą prawną.

Sprawę prowadzi:

Marta Kuligowska, pok. 382, tel.(61) 878-48-12

Wojewódzki Sąd Administracyjny
w Poznaniu
Załącznik nr 1
Wojewódzki Sąd Administracyjny
w Poznaniu

