

Znak sprawy: PO-II.310 _021
Poznań, 11-2021 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 2021 r. poz. 1540), w odpowiedzi na wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej z dnia września 2021 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 2021 r. poz. 1984 ze zm., dalej: „utk”)

postanawia

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

UZASADNIENIE

W dniu września 2021 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.

Przedstawiono następujący opis stanu faktycznego:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest produkcja cementu. W celu zapewnienia transportu wyprodukowanych towarów, Spółka posiada bocznice kolejową normalnotorową (), która odgałęzia się od toru stacyjnego nr stacji rozjazdem nr w km linii kolejowej nr , zarządzanej przez

Bocznice kolejową tworzą tory o normalnej szerokości, tj. o rozstawie 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób. Układ torowy bocznicy obejmuje tory zdawczo-odbiorcze (tj. tory do wyznaczonego punktu, tzw. punktu zdawczo-odbiorczego) oraz tory manewrowe.

Dla bocznic kolejowej Wnioskodawca posiada świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Świadectwo bezpieczeństwa jest dokumentem potwierdzającym zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznicach. Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach opracowano Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej

Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej, za pośrednictwem którego bocznic kolejowa Spółka została włączona do sieci kolejowej

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznic kolejowej

Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznicę kolejową poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładownych wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznic Spółki.

Zgodnie z zapisami umowy bocznicowej Spółka w porozumieniu z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznicę kolejową

może ją udostępniać do użytkowania osobom trzecim, na rzecz których przewoźnik ten realizować będzie przejazdy.

Tym samym jedynie licencjonowany przewoźnik kolejowy może prowadzić ruch kolejowy na bocznicach pomiędzy stacją a punktem zdawczo-odbiorczym. Natomiast Spółka dokonuje manewrów jedynie poza torami zdawczo-odbiorczymi poprzez przemieszczanie rozmontowanych pociągów z punktu zdawczo-odbiorczego na punkty ładunkowe. Jednocześnie zawarta przez Spółkę umowa bocznicowa dopuszcza możliwość przemieszczania wagonów przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego również poza punktem zdawczo-odbiorczym.

Bocznic kolejowa jest położona na kilku działkach ewidencyjnych, oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków jako Ba - tereny przemysłowe, które są w całości lub w większości zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej.

Spółka zamierza wykorzystywać bocznice kolejową
w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

Do przedstawionego opisu stanu faktycznego Wnioskodawca zadał następujące pytania:

- 1) Czy grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej
stanowiące infrastrukturę kolejową, które są udostępniane licencjonowanym
przewoźnikom kolejowym, podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od
nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i
opłatach lokalnych (dalej: upol)?
- 2) Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol obejmuje
całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

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

- 1) grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej
podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy
przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku,
gdyż stanowią infrastrukturę kolejową i są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi
kolejowemu;
- 2) zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 UPiOL podlegają całe
działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Ad 1.

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, obowiązującym od dnia 1
stycznia 2017 roku, *zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle
wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie
kolejowym, która:*

- 1) *jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub*
- 2) *jest wykorzystywana do przewozu osób, lub*
- 3) *tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.*

Zwolnienia podatkowe stanowią wyjątek od zasady równości i powszechności obowiązku
podatkowego, a co za tym idzie powinny być interpretowane ściśle. Z uwagi na fakt, iż
bocznic kolejowe Spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435 mm,
zwolnienie przedmiotowych obiektów z podatku od nieruchomości na podstawie przepisu art.
7 ust. 1 pkt 1 upol będzie możliwe po łącznym spełnieniu następujących przesłanek:

- a) grunty, budynki i budowle muszą stanowić elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym,
- b) infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub służy do przewozu osób.

W celu ustalenia zakresu przedmiotowego zwolnienia należy zatem w pierwszej kolejności określić elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej na podstawie utk. Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 utk przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Natomiast zgodnie z załącznikiem nr 1 do utk 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 jezdniowymi, 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.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej zostały wprowadzone ustawą z dnia 16 listopada 2016 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923; dalej: Ustawa zmieniająca utk). Zgodnie z uzasadnieniem do Ustawy zmieniającej utk w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol do zmiany pojęć w utk. Ponadto zaproponowana zmiana miała na celu dostosowanie przedmiotowego zwolnienia do zwolnienia dotyczącego transportu kolejowego, poprzez objęcie zwolnieniem również budynków, np. nastawni kolejowych.

Dodatkowo należy również wskazać, że celem regulacji wprowadzonych za pomocą Ustawy zmieniającej utk było dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).

Natomiast bocznica kolejowa definiowana jest w przepisie art. 4 pkt 10 utk, zgodnie z którym 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.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż bocznica kolejowa – z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania – stanowi bocznice kolejową na gruncie utk, a w konsekwencji, z uwagi na regulacje wprowadzone Ustawą zmieniającą utk, stanowi obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym do dnia 31 grudnia 2016 roku bocznice kolejowe nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznicy kolejowej Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniana przewoźnikom kolejowym”, w opinii Spółki, nowe brzmienie zwolnienia w zakresie pojęcia „udostępniania” powinno być interpretowane jako odnoszące się do czynności faktycznej. Należy bowiem zderzyć ze sobą obecnie i poprzednio obowiązującą regulację w tym zakresie, mianowicie:

- 1) *Jest obowiązany do jej udostępniania*” (poprzedni stan prawny),
- 2) *Jest udostępniana*” (aktualny stan prawny).

W konsekwencji należy stwierdzić, iż zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tegoż warunku zwolnienia dla infrastruktury kolejowej. Biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, iż obecnie faktyczne udostępnianie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznice kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznic kolejowej Spółki, wszelkie ruchy pociągów oraz manewry dokonywane są przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Należy zatem stwierdzić, że bocznic kolejowa, na którą wjeżdża licencjonowany przewoźnik kolejowy spełnia warunki zwolnienia, gdyż w ramach obsługi bocznic przewoźnik podstawiania/odbiera składy próżne oraz ładowne wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego, a czynności polegające na załadunku wagonów są wykonywane przez Spółkę lub licencjonowanego przewoźnika kolejowego poza torami zdawczo-odbiorczymi.

Jednocześnie, udostępnianie musi nastąpić na rzecz przewoźników kolejowych, czyli, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 utk, na rzecz przedsiębiorców uprawnionych na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

Stanowisko Spółki znajduje potwierdzenie w bogatej linii orzeczniczej:

- 4) w wyroku NSA z dnia 31 stycznia 2019 roku, sygn. II FSK 3032/18;
- 5) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 16 listopada 2017 roku, sygn. I SA/Ke 531/17;
- 6) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 1 grudnia 2017 roku, sygn. I SA/GI 970/17;
- 7) w wyroku WSA w Opolu z dnia 8 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Op 2/18;
- 8) w wyroku WSA w Szczecinie z dnia 15 lutego 2018 roku, sygn. I Sa/Sz 1035/17;
- 9) w wyroku WSA w Szczecinie z dnia 22 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Sz 1058/17;
- 10) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 13 marca 2018 roku, sygn. I SA/G11267/17;
- 11) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 28 marca 2018 roku, sygn. I SA/GI 1294/17;
- 12) w wyroku WSA we Wrocławiu z dnia 25 kwietnia 2018 roku, sygn. I SA/Wr 124/18;
- 13) w wyroku WSA w Białymstoku z dnia 6 czerwca 2018 roku, sygn. I SA/Bk 222/18;
- 14) w wyroku WSA w Białymstoku z dnia 19 czerwca 2018 roku, sygn. I SA/Bk 245/18;
- 15) w wyroku WSA w Białymstoku z dnia 12 września 2018 roku, sygn. I SA/Bk 402/18;
- 16) w wyroku WSA we Wrocławiu z dnia 26 września 2018 roku, sygn. I SA/Wr 681/18;
- 17) w wyroku WSA w Opolu z dnia 10 października 2018 roku, sygn. I SA/Op 243/18;

- 18) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 24 października 2018 roku, sygn. I SA/GI 607/18;
- 19) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 21 listopada 2018 roku, sygn. I SA/GI 971/18;
- 20) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 20 grudnia 2018 roku, sygn. I SA/Ke425/18;
- 21) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 20 grudnia 2018 roku, sygn. I SA/Ke429/18;
- 22) w wyroku WSA w Łodzi z dnia 22 maja 2019 roku, sygn. I SA/Łd 36/19;
- 23) w wyroku WSA w Lublinie z dnia 8 października 2019 r., sygn. I SA/Lu220/19;
- 24) w wyroku WSA we Wrocławiu z dnia 22 stycznia 2020 r., sygn. I SA/Wr 714/19;
- 25) w wyroku WSA w Opolu z dnia 19 lutego 2020 r., sygn. I SA/Op 533/19.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznicą kolejową jest udostępniana podmiotowi zewnętrznemu - licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wykonującemu przejazdy po infrastrukturze bocznicowej Spółki w ramach umowy bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol - jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Ad 2.

W obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol mogą zostać również budynki i grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Przy czym w zakresie gruntów, które miały podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów i budynków. Z tego względu, w ocenie Spółki, w zakresie gruntów, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, należy odnieść się do definicji infrastruktury kolejowej z utk. Zgodnie z pkt 12 załącznika nr 1 do utk w skład infrastruktury kolejowej wchodzi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Należy również zwrócić uwagę, iż z przepisu art. 7 ust. 1 upol wykreślono zapis, iż zwolniona jest tylko ta część gruntów, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż gruntami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej są grunty, określone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wskazane w pkt 1-11 załącznika nr 1. W konsekwencji przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób jej zaklasyfikowania w ewidencji.

W opinii Spółki przy wykładni gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej należy zastosować językową wykładnię pkt 12 załącznika nr 1 do utk, a zwolnieniu na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 upol będzie podlegać cała działka ewidencyjna, na której znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej, a nie tylko część gruntu faktycznie zajęta pod infrastrukturę kolejową. Przy czym działkę ewidencyjną należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz.U. z 2016 r. poz. 1034), zgodnie z którą *działkę ewidencyjną stanowi ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych*.

Tym samym, zasadne jest stanowisko, iż całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości w przedstawionym stanie faktycznym/opisie zdarzenia przyszłego.

Jednocześnie, zgodnie z załącznikiem nr 6 do wskazanego powyżej rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków do terenów kolejowych zalicza się grunty zajęte pod budowle i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznice kolejowe itp. Tym samym, zasadne jest stanowisko, iż całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej podlegające zwolnieniu z podatku od nieruchomości w przedstawionym stanie faktycznym/opisie zdarzenia przyszłego.

Stanowisko Wnioskodawcy, odnośnie zwolnienia całej działki ewidencyjnej, znajduje potwierdzenie w licznych wyrokach sądów administracyjnych:

- 1) w wyroku NSA z dnia 31 stycznia 2019 roku, sygn. II FSK 3032/18;
- 2) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 16 listopada 2017 roku, sygn. I SA/Ke 531/17;
- 3) w wyroku WSA w Opolu z dnia 8 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Op 2/18;
- 4) w wyroku WSA w Szczecinie z dnia 15 lutego 2018 roku, sygn. I Sa/Sz 1035/17;
- 5) w wyroku WSA w Opolu z dnia 21 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Op 497/17;
- 6) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 28 marca 2018 roku, sygn. I SA/G11294/17;
- 7) w wyroku WSA we Wrocławiu z dnia 25 kwietnia 2018 roku, sygn. I SA/Wr 124/18;
- 8) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 2 sierpnia 2018 roku, sygn. I SA/Ke 199/18;
- 9) w wyroku WSA w Białymstoku z dnia 12 września 2018 roku, sygn. I SA/Bk 402/18;
- 10) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 7 listopada 2018 roku, sygn. I SA/GI 469/18;
- 11) w wyroku WSA w Kielcach z dnia 20 grudnia 2018 roku, sygn. I SA/Ke 429/18;
- 12) w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 28 lutego 2019 roku, sygn. I SA/GI 1262/18;
- 13) w wyroku WSA w Łodzi z dnia 22 maja 2019 roku, sygn. I SA/Łd 36/19;
- 14) w wyroku WSA w Lublinie z dnia 8 października 2019 r., sygn. I SA/Lu 220/19.

Należy również wskazać, że Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu rozstrzygał przedmiotową kwestię w zakresie interpretacji przesłanek zastosowania zwolnienia od podatku od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej wyrażonego w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 upol w wyroku z dnia 4 października 2018 r., sygn. I SA/Po 490/18. Interpretacja przesłanek stosowania zwolnienia z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol zaprezentowana przez tegoż Sąd jest zgodna ze stanowiskiem przedstawionym przez Spółkę w niniejszym Wniosku.

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 2021 r. poz. 1540 - 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, 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 inżynierskie: 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.

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, bocznic 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 wnioskodawca udostępnia należącą do niego infrastrukturę kolejową licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu. Jednocześnie wskazuje, że na podstawie zawartej umowy na tej bocznic odbywało się podstawianie i odbieranie wagonów należących do licencjonowanego przewoźnika kolejowego co w konsekwencji oznacza, że ten podmiot z tej bocznic na ustalonych warunkach korzystał. 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).

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/GI 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 podlegają grunty na których 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.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Iwona Maćkowiak
DYREKTOR
WYDZIAŁU PODATKÓW I OPLAT

