

Rodzaj dokumentu	-	Indywidualna interpretacja
Sygnatura	-	WPIOL-VI.310.8.2017JKO
Data	-	02.10.2017 r.
Autor	-	Prezydent Miasta Szczecin
Temat	-	Zwolnienie infrastruktury kolejowej na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.
Słowa kluczowe	-	Podatek od nieruchomości, zwolnienie, infrastruktura kolejowa, infrastruktura prywatna, bocznic kolejowe, budowle.

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Na podstawie art. 14j § 1 i § 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 201 ze zm.) oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 08 grudnia 2015 r. znak: WO-I.0052.3.169.2015.KO

stwierdzam, że stanowisko Wnioskodawcy, iż

- 1) opisane bocznic kolejowe zlokalizowane przy X oraz X podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu od podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, mianowicie stanowią infrastrukturę kolejową i są udostępnione licencjonowanym przewoźnikom **jest nieprawidłowe,**
- 2) zwolnieniu od podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej **jest w opisanym stanie faktycznym nieprawidłowe.**

UZASADNIENIE

W dniu 17.07.2017 r. pełnomocnik X S.A. wystąpił z wnioskiem o udzielenie pisemnej indywidualnej interpretacji prawa podatkowego, co do zastosowania zwolnienia na podstawie **art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.** Wniosek dotyczy zaistniałego stanu faktycznego.

W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy w ramach Oddziału X **jest wytwarzanie, dystrybucja i obrót energii elektrycznej oraz produkcja, dystrybucja i obrót ciepła** w oparciu m.in. o następujące jednostki organizacyjne mieszczące się w X: X (dalej: X i X (dalej: X).

W procesie produkcyjnym, realizowanym przez Spółkę wykorzystywane są różnego rodzaju materiały. Z tego względu przy każdej jednostce produkcyjnej Spółki zlokalizowane są **bocznic kolejowe, których głównym celem jest zagwarantowanie sprawnego transportu odpowiedniej ilości materiałów przeznaczonych do procesu produkcji oraz wywozu pyłów z procesu spalania.** Bocznic kolejowe zlokalizowane przy X oraz X tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości 1435 mm i nie są wykorzystywane do przewozu osób.

1. Bocznic kolejowa zlokalizowana przy X

Przy X zlokalizowana jest bocznic kolejowa X, która jest bocznicą szlakową, odgałęziająca się od toru nr 1 w 209,563 km linii kolejowej nr X na zwrótnicy rozjazdu nr X na posterunku odgałęziającym X.

Wnioskodawca jako użytkownik wyżej wskazanej bocznic kolejowej 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 X. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej X S.A., za pośrednictwem, którego bocznic kolejowa Spółki została włączona do sieci kolejowej X S.A.

Bocznic kolejowa X jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wchodzącemu w skład grupy X. W ramach udostępnienia bocznic kolejowej X przewoźnik kolejowy dokonuje przejazdów oraz manewrów pociągów oraz innych pojazdów kolejowych z wykorzystaniem wszystkich torów i rozjazdów składających się na bocznicę kolejową. W konsekwencji licencjonowany przewoźnik kolejowy w kompleksowy sposób obsługuje transport kolejowy **na rzecz Spółki** w oparciu o całą infrastrukturę kolejową.

Bocznic Kolejowa X jest położona na kilku działkach ewidencyjnych, sklasyfikowanych w ewidencji gruntów jako Ba - tereny przemysłowe. Przy czym grunty bezpośrednio zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej zajmują część całej powierzchni działek ewidencyjnych, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

2. Bocznic kolejowe zlokalizowane przy X

Przy X zlokalizowana jest bocznic kolejowa X nr 1, odgałęziająca się w stacji X od toru nr X, rozjazdem X w km 0,501 linii kolejowej nr X od toru nr X, rozjazdem nr X w km 0,501 linii kolejowej nr X, zarządzanej przez X S.A.

Dodatkowo przy X zlokalizowana jest również bocznic kolejowa X nr X, odgałęziająca się w stacji X, zarządzanej przez X S.A.

Wnioskodawca jako użytkownik powyższych bocznic kolejowych 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 X oraz Regulamin Pracy Bocznic kolejowej X. Wskazane regulaminy zostały uzgodnione z zarządcą Infrastruktury kolejowej X S.A., za pośrednictwem którego bocznic kolejowe zlokalizowane przez X zostały włączone do sieci kolejowej X S.A.

Bocznic kolejowe X nr 1 oraz X nr 3 są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu z grupy X. W ramach udostępnienia bocznic kolejowej X nr 1 oraz X nr 3 przewoźnik kolejowy dokonuje przejazdów oraz manewrów pociągów oraz innych pojazdów kolejowych z wykorzystaniem wszystkich torów i rozjazdów składających się na bocznicę kolejową. W konsekwencji licencjonowany przewoźnik kolejowy w kompleksowy sposób obsługuje transport kolejowy **na rzecz Spółki** w oparciu o całą infrastrukturę kolejową zlokalizowaną przy X.

Bocznic Kolejowe X są położone na kilku działkach ewidencyjnych, sklasyfikowanych w ewidencji gruntów jako Ba - tereny przemysłowe. Przy czym grunty bezpośrednio zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej zajmują część całej powierzchni działek ewidencyjnych, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej. Dodatkowo działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

W związku z powyższym Wnioskodawca zadał następujące pytania:

1. Czy opisane bocznic kolejowe zlokalizowane przy X oraz X, stanowiące infrastrukturę kolejową oraz udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2016 poz. 71; dalej UPOL?

2. Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

Stanowisko Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej zaistniałych stanów faktycznych

Spółka stoi na stanowisku, iż:

1. Bocznice kolejowe zlokalizowane przy X oraz X podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu w podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL, mianowicie stanowią infrastrukturę kolejową i są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.
2. Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

Ad 1

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt UPIOL, obowiązującym od 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:

- a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Zwolnienia podatkowe stanowią wyjątek od zasady równości i powszechności ciężenia obowiązku podatkowego, a co za tym idzie powinny być interpretowane ściśle. Z uwagi na fakt, iż bocznice kolejowe Spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435 mm, zwolnienie przedmiotowych obiektów z podatku od nieruchomości na podstawie przepisów 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 (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727; dalej UTK),
- 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, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nią, 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 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 1-1.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej zostało wprowadzone ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. 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 UPOŁ do zmiany znaczenia pojęć w UTK. Ponadto zaproponowana zmiana miała na celu zastosowanie przedmiotowego zwolnienia do zwolnienia dotyczącego transportu lotniczego, 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 postanowieniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).

Natomiast bocznicą kolejową definiowana jest w przepisie art. 4 pkt 10 UTK zgodnie, z którym przez bocznicę 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 bocznicę kolejową Spółki, zlokalizowaną przy X oraz X, z uwagi na połączenie z liniami kolejowymi oraz sposób wykorzystywania stanowią bocznicę kolejową na gruncie UTK, a w konsekwencji, z uwagi na regulację wprowadzoną ustawą zmieniającą UTK, stanowią obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym do dnia 31 grudnia 2016 r. bocznicę kolejową nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznic kolejowych Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL.

W ramach kolejnej przesłanki „*udostępniana przez 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:

- „*jest obowiązany do jej udostępniania*” (poprzedni stan prawny),
- „*jest udostępniana*” (aktualny stan prawny).

W konsekwencji należy stwierdzić, iż zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tegoż warunku zwolnienia dla infrastruktury. 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.

Jednocześnie, udostępnienie 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.

Bocznice kolejowe zlokalizowane przy X oraz X są udostępniane podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicowej Spółki pociągami oraz innym pojazdom kolejowym. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznice kolejowe Spółki wypełniają również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL – udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Ad 2.

W obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL mogą zostać również budynki oraz grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Przy czym w zakresie gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z tego względu, w ocenie Spółki, w zakresie gruntów, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, również należy odnieść się do definicji infrastruktury kolejowej z UTK. Zgodnie z pkt 12 załącznika 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 UPiOL 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 językowa wykładnię pkt 12 załącznika nr 1 do UTK, a zwolnieniu na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL 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.

Za zasadnością powyższego przemawia również fakt, iż w takim przypadku zwolnienie z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej w zakresie gruntów, z uwagi na cel oraz podstawy wprowadzenia nowego zakresu zwolnienia, działałoby na tożsamy sposób jak zwolnienie z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego z przepisu art. 8 UTK, zgodnie, z którym grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Zasadność objęcia zwolnieniem z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego całej działki ewidencyjnej zajętej przez elementy infrastruktury kolejowej nie budziła wątpliwości sądów powszechnych. Przykładowo SO w Gliwicach w wyroku z dnia 10 grudnia 2014 roku sygn. II C 115/12 wskazał, iż grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową, które stosownie do art. 8 ustawy zwolnione są od opłat z tytułu użytkowania wieczystego, należy uznać tylko grunty, na których usytuowana jest linia kolejowa (tj. droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy) o przeznaczeniu wskazanym w art. 4 pkt 1 ustawy (tj. przeznaczone do obsługi przewozu osób i rzeczy), położone na obszarze kolejowym (powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi,

na której znajduje się droga kolejowa – zgodnie z art. 4 pkt 2). Tak więc jeżeli na geodezyjnie wyodrębnionej każdej z obu działek (obszar kolejowy został określony granicami ewidencyjnymi poszczególnych działek – zgodnie z definicją art. 4 pkt 8) usytuowana jest linia kolejowa przeznaczona do obsługi osób lub rzeczy to ta działka będzie stanowiła – zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym – grunt zajęty pod infrastrukturę kolejową a zatem będzie zwolniona od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Spółka stoi na stanowisku, iż przedmiotowa kwestia powinna zostać w analogiczny sposób rozstrzygnięta na gruncie podatku od nieruchomości, mianowicie w przypadku posadowienia na działce elementów infrastruktury kolejowej zwolnieniu powinna podlegać cała działka ewidencyjna. W ten sposób system zwolnień dla infrastruktury kolejowej stanowiłby jednolitą, spójną całość, przejrzystą dla podmiotów gospodarczych wykorzystujących transport kolejowy w działalności gospodarczej, co w dalszej kolejności pozwoliłoby na rozwój tego rodzaju transportu oraz ograniczenie transportu drogowego w ramach działalności gospodarczej, w szczególności materiałów ciężkich.

Po rozpatrzeniu stanowiska Wnioskodawcy organ podatkowy zważył, co następuje:

W myśl art. 14b § 1 i 14j Ordynacji podatkowej minister właściwy do spraw finansów publicznych, a 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 § 3 Ordynacji podatkowej 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. W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydający interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej. Wobec powyższego, interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu faktycznego przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku.

Obowiązek podatkowy i zasady opodatkowania podatkiem od nieruchomości normuje ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 716, dalej: u.p.o.l.).

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. w stanie prawnym obowiązującym od 01.01.2017 r. **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;

Analiza powyższego przepisu wskazuje na zwolnienie ściśle określonych kategorii gruntów, budynków i budowli stanowiących infrastrukturę kolejową w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, jeżeli spełniony został co najmniej jeden z trzech wymienionych w przepisie podatkowym warunków. Z przedstawionego przez Wnioskodawcę stanu faktycznego wynika, że przedmiotem analizy jest spełnienie warunku określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit.a u.p.o.l., **czyli udostępnianie przewoźnikom kolejowym.**

W przedmiotowej sprawie ustawodawca w zakresie infrastruktury kolejowej odsyła do przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Zatem rozumienie pojęć zawartych w interpretowanym przepisie należy szukać w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. z 2016 Dz. U. poz.1727 ze zm.; dalej u.t.k). Organ podatkowy przedstawia niżej te przepisy ustawy o transporcie kolejowym, które będą przydatne w procesie wykładni powołanego wyżej przepisu prawa podatkowego.

Ustawodawca w art. 4 u.t.k. na potrzeby cytowanej ustawy określił trzy rodzaje infrastruktury:

- pkt 1 **infrastruktura kolejowa** - elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy,
- pkt 1b **infrastruktura nieczynna** - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego,
- pkt 1c **infrastruktura prywatna** - infrastruktura kolejowa wykorzystywana **wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela** lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.

Załącznik Nr 1 „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej” stanowi:

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:

- 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 skarpi;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarpi;
- 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 wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Definicja bocznic kolejowej uregulowana została w **art. 4 pkt 10 u.t.k.** i jest to wyznaczona przez **zarządcę infrastruktury** 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**.

Zarządca infrastruktury - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty – art. 4 pkt 7 u.t.k.

Sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury – art. 4 pkt 4 u.t.k.

Przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej – art. 4 pkt 9 u.t.k.

Jednocześnie ustawodawca zdecydował, że do infrastruktury prywatnej przepisy ustawy o transporcie kolejowym stosuje się w ograniczonym zakresie, co wynika z **art. 3 ust. 3 u.t.k.** „Przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, **5b-6b**, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, **nie stosuje się do infrastruktury prywatnej** oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy”. Zatem do infrastruktury prywatnej nie stosuje się m.in. regulacji zawartych w rozdziale 6.ustawy.

Przepisy **Rozdziału 6 u.t.k.** regulują „Zagadnienia związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej”.

Na podstawie art. 29 u.t.k.

1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:

- 1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;
 - 2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:
 - a) przydzielaniu trasy pociągu,
 - b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;
 - 3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;
 - 4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.
3. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.
4. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

Z analizy przytoczonych przepisów wynika, iż grunty oraz budynki i budowle posadowione na tym gruncie, wymienione w punktach 1-12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym tworzące bocznice kolejową, będą stanowiły infrastrukturę kolejową. Jednak, aby móc skorzystać ze zwolnienia przewidzianego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. infrastruktura ta musi być udostępniona przewoźnikom kolejowym. Jednocześnie należy wskazać, że udostępnianie infrastruktury kolejowej nie może się odbywać na innych zasadach niż określone w ustawie o transporcie kolejowym. **Udostępnianie infrastruktury w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym nie dotyczy infrastruktury prywatnej.**

Odnosząc się do poszczególnych przesłanek dotyczących infrastruktury kolejowej w zakresie przedstawionego stanu faktycznego, należy stwierdzić, że:

Ad 1.

Na podstawie przedstawionego stanu faktycznego zawartego we wniosku o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego oraz w oparciu o przedstawione przepisy prawa organ podatkowy stwierdza, że opisane **bocznice kolejowe znajdujące się na nieruchomościach Wnioskodawcy stanowią infrastrukturę prywatną.**

Z przedstawionego opisu, bocznice, których właścicielem jest Wnioskodawca **są wykorzystywane tylko i wyłącznie do realizacji własnych potrzeb Spółki, cyt.” Z tego względu przy każdej**

jednostce produkcyjnej Spółki zlokalizowane są bocznic kolejowe, których głównym celem jest zagwarantowanie sprawnego transportu odpowiedniej ilości materiałów przeznaczonych do procesu produkcji oraz wywozu pyłów z procesu spalania.” I dalej Wnioskodawca stwierdza cyt. „Bocznica kolejowa X jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wchodzącemu w skład grupy X. W ramach udostępnienia bocznic kolejowej X przewoźnik kolejowy dokonuje przejazdów oraz manewrów pociągów oraz innych pojazdów kolejowych z wykorzystaniem wszystkich torów i rozjazdów składających się na bocznicę kolejową. W konsekwencji licencjonowany przewoźnik kolejowy w kompleksowy sposób obsługuje transport kolejowy na rzecz Spółki w oparciu o całą infrastrukturę kolejową.”

Wbrew ocenie Wnioskodawcy organ podatkowy wskazuje, że opisane bocznic kolejowe będące przedmiotem wniosku o interpretację przepisów prawa podatkowego nie mogą zostać uznane za udostępniane przewoźnikom kolejowym w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Zdaniem organu podatkowego licencjonowany przewoźnik kolejowy w opisanym stanie faktycznym świadczy tylko usługi w zakresie transportu kolejowego na rzecz Spółki. Wnioskodawca we wniosku wskazał, że **udostępnianie bocznic kolejowych polega na dokonywaniu przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego przejazdów oraz manewrów pociągów oraz innych pojazdów kolejowych z wykorzystaniem wszystkich torów i rozjazdów składających się na bocznicę kolejową.**

Wskazać należy, że regulacje związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej wynikają z Rozdział 6 ustawy o transporcie kolejowym „*Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej*”. **Zgodnie z przepisem art. 29 u.t.k. udostępnianie infrastruktury kolejowej polega m.in. na rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej, przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej**, w tym: przydzielaniu trasy pociągu, przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych, umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej, umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy. Przydzielenie zdolności przepustowej polega natomiast na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów. Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 3 u.t.k. do **infrastruktury prywatnej** nie stosuje się m. in. przepisów rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym.

Zatem opisany we wniosku sposób wykorzystywania bocznic kolejowych zlokalizowanych na gruntach Wnioskodawcy, do świadczenia przez licencjonowanego przewoźnika wchodzącego w skład grupy PKP usług transportowych nie jest udostępnianiem infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. W stanie faktycznym opisanym we wniosku o interpretację sytuacja jest inna. To Wnioskodawca jako podmiot zainteresowany usługami transportowymi świadczonymi przez przewoźnika kolejowego zwraca się do niego o wykonanie przewozów z wykorzystaniem bocznic kolejowych stanowiących własność Wnioskodawcy.

Mając powyższe na uwadze organ podatkowy stwierdza, że **niezbędny warunek do zastosowania zwolnienia od podatku od nieruchomości w postaci udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom nie zachodzi.** Opisane we wniosku bocznic kolejowe są infrastrukturą kolejową prywatną i zdaniem organu podatkowego nie można uznać je za udostępniane licencjonowanym przewoźnikom w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym (infrastruktura prywatna nie podlega udostępnianiu).

Zatem stanowisko Wnioskodawcy przedstawione we wniosku o wydanie interpretacji przepisów prawa należy uznać za nieprawidłowe.

Ad 2.

Przedmiotem zwolnienia od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 są m.in. grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Grunty tak jak budynki i budowle muszą spełniać jeszcze jeden z trzech przedstawionych w przepisie warunków:

- a) jeżeli jest udostępniany przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywany do przewozu osób, lub
- c) tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.;

Wykaz elementów infrastruktury kolejowej zawiera Załącznik Nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, z którego wynika, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi **grunty, oznaczone, jako działki ewidencyjne**, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11. Organ podatkowy potwierdza, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi całe działki ewidencyjne wynikające z ewidencji gruntów i budynków, a nie ich części. **Grunty te, jako elementy infrastruktury kolejowej będą podlegały zwolnieniu, tylko w przypadku (tak jak budynki i budowle stanowiące infrastrukturę kolejową), gdy będą spełniały dodatkowo jeszcze jeden z trzech ww. warunków.**

Mając powyższe na uwadze organ podatkowy stwierdza, że **stanowisko Wnioskodawcy cyt. Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej” jest nieprawidłowe.** Wnioskodawca w swojej ocenie prawnej nie uwzględnił dodatkowych niezbędnych warunków, jakie muszą być spełnione, aby grunty w postaci działek ewidencyjnych podlegały zwolnieniu.

Organ podatkowy zgadza się ze stanowiskiem Wnioskodawcy, że zwolnienia od podatków są wyjątkiem od zasady powszechności opodatkowania i nie mogą być interpretowane rozszerzająco. Zatem przedstawiona wykładnia art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. w zakresie zwolnienia infrastruktury kolejowej świadczy o tym, że zwolnienie nie może dotyczyć wszystkich bocznic kolejowych i gruntów, lecz tylko tych, które spełniają wszystkie przesłanki wynikające z interpretowanego przepisu.

Niniejsza interpretacja udzielona jest w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji przez organ podatkowy i dotyczy zaistniałego stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym Wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego.

Jednocześnie organ podatkowy informuje, że niniejsza interpretacja po usunięciu danych identyfikujących wnioskodawcę zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

POUCZENIE

Od niniejszej interpretacji przysługuje stronie prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin. Skargę można wnieść po uprzednim wezwaniu na piśmie Prezydenta Miasta Szczecin, do usunięcia naruszenia prawa. Termin do złożenia wezwania do usunięcia naruszenia prawa wynosi 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o treści wydanej interpretacji. Termin na wniesienie skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego wynosi 30 dni od dnia doręczenia stronie odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ takiej odpowiedzi nie udzieli, w terminie 60 dni od dnia wniesienia wezwania o usunięcie naruszenia prawa.

Otrzymują:

- 1) Adresat
- 2) A/a