

Rodzaj dokumentu - Indywidualna interpretacja

Sygnatura - WPIOL-VI.310.2.2020.BP

Data - 16.10.2020 r.

Autor - Prezydent Miasta Szczecin

Temat - Zwolnienie z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli infrastruktury kolejowej

Słowa kluczowe - Podatek od nieruchomości, infrastruktura kolejowa

Interpretacja indywidualna

Na podstawie art. 14j § 1 i § 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325 ze zm.) oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 08 grudnia 2015 r. znak: WO-I.0052.3.169.2015.KO w sprawie wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń w zakresie postępowania podatkowego dotyczącego podatków i opłat lokalnych

stwierdzam,

że stanowisko Strony w zakresie zastosowania zwolnienia wynikającego z art. 7 ust 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych w stanie prawnym przedstawionym we wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej złożonym w dniu 27.07.2020 (data wpływu do UM Szczecin) jest prawidłowe.

Uzasadnienie

W dniu 27.07.2016 r. XXX wystąpiła z wnioskiem o udzielenie indywidualnej interpretacji prawa podatkowego co do zastosowania zwolnienia na podstawie **art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych** (dalej: u.p.o.l.). Wniosek dotyczy zaistniałego stanu faktycznego.

W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

Wnioskodawca – XXX jest podmiotem zarządzającym XXX w XXX i XXX. Wnioskodawca działa w oparciu o przepisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oraz Statutu i XXX. Zgodnie z treścią § 6 Statutu przedmiotem działalności XXX jest zarządzanie XXX w XXX i XXX.

Wnioskodawca jest użytkownikiem wieczystym nieruchomości, na których posadowiona jest infrastruktura kolejowa w postaci: działek ewidencyjnych, na których znajdują się tory kolejowe wraz z rozjazdami, skrzyżowaniami, podkładami, podsypką, wchodzące w skład bocznic kolejowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Elementy infrastruktury kolejowej odpowiadają wymienionym w Załączniku nr 1 ww. ustawy.

Wnioskodawca jest także dzierżawcą nieruchomości stanowiącej działkę ewidencyjną, na której również znajduje się infrastruktura kolejowa, tj. tory kolejowe z rozjazdami. Obejmuje ona tory z szynami klasycznymi, podkładami, podsypką, rozjazdami zwyczajnymi.

Elementy infrastruktury kolejowej w zakresie portu w XXX usytuowane są na działkach XXX z obrębu XXX oraz na działce nr XXX z obrębu XXX.

XXX składa deklaracje podatkowe w zakresie podatku od nieruchomości, w których wskazuje;

- budowle, tj. tory wraz z rozjazdami i skrzyżowaniami jako zwolnione z opodatkowania,
- grunty, przez które przebiegają tory wchodzące w skład bocznic, jako zwolnione jedynie w części, w jakiej zajęte są pod przedmiotową infrastrukturę.

Wnioskodawca pełni rolę zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych na terenie XXX i XXX – w oparciu o nadany Statut Obiektu Infrastruktury Usługowej Operatora Obiektu. W statutach wskazani są także współużytkownicy infrastruktury kolejowej. Wszystkie bocznic kolejowe posiadają Statuty Obiektu wydane na podstawie art. 36a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Bocznic przeznaczone są i przystosowane do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkownika bocznicy i włączonych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej

m.in. przez PKP PLK S.A. Obsługa kolejowa bocznic dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony, a współużytkownikiem bocznic z drugiej strony.

Zgodnie z zapisami Statutów bocznic, są one udostępniane w całości zgodnie z Załącznikiem nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.

W związku z powyższym Wnioskodawca zadał następujące pytanie:

Czy w okolicznościach przedstawionego stanu faktycznego Wnioskodawca może korzystać ze zwolnienia od opodatkowania podatkiem od nieruchomości opisanej infrastruktury kolejowej na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w zakresie całych działek ewidencyjnych, na których znajduje się infrastruktura kolejowa?

Stanowisko Wnioskodawcy

Zgodnie z 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.

Wnioskodawca wskazał, iż aktualne brzmienie ww. przepisu weszło w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. na podstawie ustawy z dnia 16 listopada o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923). Ustawa ta nadała nowe brzmienie m.in. definicjom infrastruktury kolejowej, drogi kolejowej, linii kolejowej oraz bocznic kolejowej. Istota tych zmian jak wskazano we wniosku sprowadzała się do zaliczenia bocznic kolejowej do infrastruktury kolejowej oraz uznania użytkownika bocznic kolejowej za zarządcę infrastruktury. W konsekwencji tych zmian – w obecnym stanie prawnym dla zastosowania zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. wymagane jest, aby przedmiot zwolnienia:

- 1) stanowił grunt, budynek lub budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, i jednocześnie
- 2) był udostępniany przewoźnikom kolejowym.

„W ocenie Wnioskodawcy w okolicznościach przedstawionego stanu faktycznego grunty oraz budowle objęte wnioskiem spełniają warunki uprawniające do skorzystania ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych z następujących przyczyn.

Po pierwsze, przedstawione w opisie stanu faktycznego tory wraz z elementami towarzyszącymi oraz zajęte pod nie grunty stanowią infrastrukturę kolejową w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.” (...) Podlegają przepisom ustawy o transporcie kolejowym, wydane są dla nich Statuty wymagane przepisami prawa.”

Po drugie, infrastruktura kolejowa jest oddana we współużytkowanie podmiotom zewnętrznym (głównie XXX,, na których znajduje się infrastruktura kolejowa), a co za tym idzie – jest udostępniana przewoźnikom kolejowym w celach transportu towaru i związanych z tym czynności załadunkowych, rozładunkowych, przeładunkowych i podobnych. Korzystanie z infrastruktury kolejowej odbywa się na podstawie Statutów i regulaminów, dostępnych każdorazowo do wglądu dla potencjalnych zainteresowanych i udostępnionych na stronie internetowej Wnioskodawcy. Infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom kolejowym, którzy obsługują transport towarów w ramach działalności dzierżawców danej nieruchomości, ale także w ramach działalności firm spedycyjnych i logistycznych obsługujących transakcje oraz gestorom ładunków.”

W dalszej części uzasadnienia Wnioskodawca wskazuje:

„W aktualnym stanie prawnym, wyrażoną treścią art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych przesłankę udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym należy przestrzegać nie w kontekście obowiązku udostępnienia infrastruktury kolejowej, a w aspekcie faktycznego jej udostępnienia, przy czym treść pojęcia udostępnienia należy ustalać w oparciu

o przypisane temu terminowi znaczenie w języku polskim. Odpowiednio w świetle definicji zawartej w słowniku języka polskiego PWN pojęcie udostępnić należy rozumieć jako ułatwić kontakt lub umożliwić korzystanie z czegoś. W konsekwencji kluczowym dla ustalenia przesłanki wskazanej w treści art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest stwierdzenie czy wskazana infrastruktura kolejowa jest rzeczywiście (faktycznie) udostępniona przewoźnikowi kolejowemu, a zatem, czy w stosunku do wskazanej infrastruktury kolejowej zaistniały czynności faktyczne umożliwiające przewoźnikowi kolejowemu na korzystanie z tej infrastruktury kolejowej. Taka sytuacja ma miejsce w niniejszej sprawie, bowiem możliwość korzystania z tej infrastruktury wynika wprost z zapisów Statutów Bocznice. W obecnym stanie prawnym warunki zwolnienia wypełnia już bowiem faktyczne udostępnienie infrastruktury przez umożliwienie innemu podmiotowi- licencjonowanemu przewoźnikowi- wjazdu/przejazdu przez bocznice kolejową (tak: Wojewódzki Sad Administracyjny w Łodzi w wyroku z dnia 2 maja 2019 r. sygn akt I SA/Łd36/19).

Tym samym Wnioskodawca stoi na stanowisku, że opisane we wniosku grunty oraz budowle (...) stanowią infrastrukturę kolejową w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym udostępnianą przewoźnikom kolejowym. Tym samym spełnione są przesłanki do skorzystania przez Wnioskodawcę ze zwolnienia jej z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Jednocześnie, w ocenie Wnioskodawcy zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej na której znajduje się infrastruktura kolejowa, nawet jeżeli tylko w części jest zajęta przez infrastrukturę kolejową. (...)

Jednocześnie Wnioskodawca zauważa, że w jego ocenie, wobec przedmiotowego charakteru zwolnienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, dla skorzystania z tej regulacji nie ma znaczenia, na podstawie jakiego tytułu prawnego Wnioskodawca ma prawo do nieruchomości, na których znajduje się infrastruktura kolejowa. Istotne jest, że to Wnioskodawca posiada status podatnika co do tych nieruchomości.

Podsumowując, w okolicznościach przedstawionego stanu faktycznego, w ocenie Wnioskodawcy jest o uprawniony do skorzystania ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości wszystkich opisanych we w niniejszym wniosku gruntów i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej. Jednocześnie, w ocenie Wnioskodawcy, wobec brzmienia przepisu formułującego zwolnienie, zwolnieniu podlega całość działek ewidencyjnych, a nie jedynie część tych działek zajęta pod infrastrukturę kolejową.”

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 oraz zwolnienia od podatku od nieruchomości normuje ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 poz. 1170 ze zm., dalej: u.p.o.l.).

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. „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 gruntów, budynków lub budowli, które spełniają następujące warunki:

- grunty, budynki, budowle zaliczone zostaną do infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym oraz
- zaistnienie jednej z okoliczności, o których mowa w lit. a-c art. 7 ust. 1 u.p.o.l.

Zatem grunty, budynki i budowle zaliczone do Infrastruktury kolejowej muszą być udostępniane przewoźnikom kolejowym lub być wykorzystywane do przewozu osób lub tworzyć linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm. **Podkreślić należy, iż wskazane warunki muszą być spełnione łącznie.** Brak którejkolwiek z tych przesłanek skutkuje niemożnością zastosowania przedmiotowego zwolnienia.

Z przedstawionego przez Wnioskodawcę stanu faktycznego wynika, że przedmiotem analizy winno być spełnienie warunku określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a u.p.o.l.

Omawiany przepis jednoznacznie odsyła do ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm., dalej: u.t.k.). Stosownie do art. 4 ust. 1 u.t.k. przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy.

Załącznik nr 1 u.t.k. stanowi „**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 rozdzielenia 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.”

Zakres przedmiotowy definicji pojęcia infrastruktury kolejowej wyznacza nie tylko wyliczenie z załącznika nr 1 do ustawy u.t.k., ale także wstęp do tego wyliczenia, z którego wynika, że **wymienione w pkt 1-12 załącznika elementy muszą:**

- **tworzyć część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub;**
- **być przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.**

Dokonując dalszej wykładni pojęcia infrastruktury kolejowej należy wskazać na definicję legalną linii kolejowej, drogi kolejowej, bocznic kolejowej, sieci kolejowej:

- **linia kolejowa** - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury **droga kolejowa** przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (art. 4 pkt 2);
- **droga kolejowa** - 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 (art. 4 pkt 1a);
- **bocznica kolejowa** - 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 art. 4 pkt 10,
- **Sieć kolejowa** - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury art. 4 pkt 4 .

Kluczowe w analizowanych przepisach jest więc pojęcie drogi kolejowej, która obejmuje zasadniczo budowle (tor lub tory), a inne elementy (budynki, grunty) o tyle, **o ile są one z nimi funkcjonalnie połączone**. Na element funkcjonalny ustawodawca wskazuje również w definicji bocznic kolejowej.

Przepisy ustawy o transporcie kolejowym definiują także pojęcie „zarządcy infrastruktury”:

Zarządca infrastruktury - 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 art. 4 pkt 7 - zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty,

Z przedstawionego przez Wnioskodawcę stanu faktycznego wynika, że bocznic posiadają statut obiektów infrastruktury usługowej i są one udostępniane w całości zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.

Załącznik nr 2 do ustawy u.t.k stanowi „Usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej” stanowi:

1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

- 1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
- 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:
 - 1) stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;
 - 2) terminal towarowy;
 - 3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
 - 4) tory postojowe;
 - 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
 - 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
 - 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
 - 8) instalacje pomocnicze;
 - 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.
3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:
 - 1) usługi dodatkowe:
 - a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną,
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
 - c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,
 - d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:
 - przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,
 - opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;
 - 2) usługi pomocnicze:
 - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
 - b) dostarczanie informacji uzupełniających,
 - c) rewizja techniczna taboru,
 - d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
 - e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.”

Jak wskazuje Wnioskodawca „Statuty obiektów” wydane zostały na podstawie art. 36 a ustawy u.t.k.

Zgodnie z art. 36 a u.t.k.

1. Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej "obiektem", polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.
2. Zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Zarządzający obiektem świadczący usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.
3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w tym do torów kolejowych w tych obiektach i świadczonych w nich usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.

4. *Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3, przysługuje również przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie obiektów położonych na sieci kolejowej, do dostępu do której są uprawnieni.*
5. *Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi obiektu zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub operator obiektu wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.*
6. *Jeżeli operator obiektu, zwany dalej "operatorem", świadczy usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, świadczy je na równych i niedyskryminujących zasadach."*

Odnosząc powyższe do stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę - budowle położone na gruntach będących w wieczystym użytkowaniu XXX tj. tory kolejowe wraz z rozjazdami, skrzyżowaniami, podkładami, podsypką (wchodzące w skład bocznic kolejowych) jak i budowle zlokalizowane na dzierżawionym terenie w postaci: torów z szynami klasycznymi, podkładów, podsypki i rozjazdów zwyczajnych można przyporządkować do elementów infrastruktury kolejowej wymienionej w pkt 1 załączniku nr 1 do u.t.k.

Wobec powyższego organ podatkowy na podstawie przedstawionego stanu faktycznego stwierdza, że wymienione elementy bocznic kolejowych spełniają warunki niezbędne do zaliczenia ich do infrastruktury kolejowej.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika również, iż Wnioskodawca pełni rolę zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych, w oparciu o nadany Statut Obiektu Infrastruktury Usługowej. W statutach wskazani są także współużytkownicy infrastruktury kolejowej. Korzystanie z opisanej we wniosku infrastruktury kolejowej odbywa się na podstawie Statutów i Regulaminów (dostępnych każdorazowo do wglądu dla potencjalnych zainteresowanych i udostępnionych na stronie Wnioskodawcy). Obsługa kolejowa bocznic dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek. Wnioskodawca w uzasadnieniu wniosku wskazał: „Zgodnie z zapisami Statutów bocznic są one udostępniane w całości zgodnie z Załącznikiem nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.”

Opis stanu faktycznego wskazuje, iż dana infrastruktura jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Przedstawiony we wniosku stan faktyczny wskazuje, że zostały spełnione warunki niezbędne dla zastosowania zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. pkt 1 lit. a u.p.o.l. Spełniony został warunek zaliczenia bocznic kolejowych do infrastruktury kolejowej jak i warunek ich udostępniania przewoźnikom kolejowym.

W tym miejscu organ podatkowy wskazuje, iż specyfika postępowania w sprawie wydania interpretacji indywidualnej (o czym wskazano na wstępie) polega między innymi na tym, że organ wydający interpretację może „poruszać się” tylko i wyłącznie w ramach stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, zadanego przez niego pytania oraz wyrażonej oceny prawnej – zajętego stanowiska. W związku z powyższym organ podatkowy obecnie nie dokonuje oceny wiarygodności danych przedstawionych we wniosku i w pełni uznaje je za wiarygodne. Podany przez Wnioskodawcę

stan faktyczny stanowi jedyną podstawę faktyczną wydanej interpretacji i wyznacza granice, w jakich interpretacja będzie mogła wywołać określone w ustawie skutki.

Szczegółowe rozpatrzenie uprawnień do skorzystania ze zwolnienia wynikającego z art. 7 ust. pkt 1 lit. a możliwe będzie dopiero na etapie czynności sprawdzających lub podczas prowadzonego postępowania podatkowego, podczas którego organ podatkowy orzeka na podstawie całego zebranego materiału dowodowego, m.in. przedstawionych dokumentów. Gdzie kompleksowo zebrany materiał dowodowy w postaci np. Statutu Obiektu, Regulaminu Pracy Bocznicy, Cennika Usług czy też Umowy z licencjonowanym przewoźnikiem potwierdzi faktyczne udostępnianie infrastruktury kolejowej w rozumieniu u.p.o.l. lub wskaże wyłącznie na świadczenie usług/obsługę bocznicy przez licencjonowanego przewoźnika co nie jest jednoznaczne z jej udostępnianiem.

Organ podatkowy wskazuje, iż zgodnie z art. 21 ust 1 ustawy z dnia 17 maja 186 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 poz. 276 ze zm.) podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, wymiaru podatków i świadczeń, oznaczania nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami oraz ewidencji gospodarstw rolnych stanowią dane zawarte w ewidencji gruntów i budynków. Według § 9 ust 1 Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2016 r., poz. 1034) wydanego na podstawie ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne - działka ewidencyjna to ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych.

Z treści pkt 12 Załącznika nr 1 u.t.k. wynika, że elementem infrastruktury kolejowej są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 tego załącznika. Ustawodawca używa zatem pojęcia "działek ewidencyjnych" stosownie do regulacji zawartych w przepisach prawa geodezyjnego. Wobec powyższego grunt jako całe działki ewidencyjne, po spełnieniu wszystkich warunków wynikających z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. będzie podlegał zwolnieniu.

Podsumowując należy stwierdzić, 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 transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Mając powyższe na uwadze organ podatkowy uznaje stanowisko Wnioskodawcy dotyczące zastosowania zwolnienia wynikającego z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. w zakresie zwolnienia całych działek ewidencyjnych za prawidłowe.

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 we wniosku z dnia 27.07.2020 r.

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, w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin.

Otrzymują:
1) Adresat
2) A/a