

Ścinawa, dnia 14 stycznia 2021r.

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Burmistrz Ścinawy działając na podstawie art. 14j § 1 i § 3 w zw. z art. 14b, 14c i art. 14k ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2020r., poz. 1325 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 października 2020r. (data wpływu 26 października 2020r.) [REDAKTION] z siedz. [REDAKTION] o udzielenie pisemnej interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego dotyczącej podatku od nieruchomości w zakresie zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości infrastruktury kolejowej

postanawia uznać stanowisko Wnioskodawcy wyrażone we wniosku:

- w zakresie pytania pierwszego – za prawidłowe,
- w zakresie pytania drugiego – za prawidłowe.

W rozpoznawanej sprawie na indywidualny wniosek [REDAKTION] organ podatkowy wydaje interpretację indywidualną w oparciu o przepisy art. 14b i nast. ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2020r., poz. 1325 ze zm.). Zgodnie z art. 14b § 3 tej ustawy składający wniosek o interpretację jest obowiązany m.in. do "...wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego...". Podany we wniosku stan faktyczny stanowi jedyną podstawę faktyczną wydanej interpretacji i tym samym wyznacza granice, w jakich interpretacja będzie mogła wywołać określone w ustawie skutki prawne. Skutkiem tego, jest, że organ wydający interpretację nie mogą przyjmować własnych ustaleń faktycznych, odmiennych od okoliczności przedstawionych przez wnioskodawcę. Wobec tego wszelkie rozważania dotyczące zastosowania i wykładni przepisów prawa materialnego należy odnosić wyłącznie do opisu stanu faktycznego, na tle którego sformułowano pytania wymagające oceny ze strony organu.

UZASADNIENIE

W dniu 26 października 2020r. do Burmistrza Ścinawy wpłynął wniosek [REDAKTION] o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego. Przedmiotem interpretacji jest art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (tekst jedn. Dz.U. z 2019r. poz. 1170 ze zm. –dalej zwana opiol)

Przedstawiono następujący opis stan fatyczny/ zdarzenia przyszłego:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest [REDAKTION] W celu zagwarantowania sprawnego transportu wyprodukowanych towarów, Spółka przy Stacji Przesypowej [REDAKTION] posiada bocznice kolejową Stacja Przesypowa [REDAKTION] która odgałęzia się w stacji Ścinawa od toru [REDAKTION] Wrocław Główny -Szczecin Główny, zarządzanej przez [REDAKTION]

72

Bocznicę 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. Jednocześnie w ewidencji środków trwałych Spółki wszystkie elementy składowe bocznicy kolejowej ujęte są w jednym środku trwałym.

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznicy kolejowej Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE]. Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznicę kolejową Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE] poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładowanych wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznicy Spółki. W konsekwencji ruch kolejowy na bocznicy pomiędzy [REDAKTOWANE] a punktem zdawczo- odbiorczym na bocznicy może wykonywać jedynie licencjonowany przewoźnik kolejowy. Natomiast przemieszczenie wagonów z rozmontowanych pociągów z punktu zdawczo – odbiorczego na punkty ładunkowe znajdujące się poza torami zdawczo-odbiorczymi jest dokonywane przez Spółkę (manewry poza torami zdawczo-odbiorczymi są wykonywane przez pracowników Wnioskodawcy).

Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy opracowano Regulamin pracy bocznicy kolejowej Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE]. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej [REDAKTOWANE], za pośrednictwem którego bocznica kolejowa Spółki została połączona z sieci kolejową [REDAKTOWANE].

Bocznica kolejowa położona jest na kilku działkach ewidencyjnych. Grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku – kilkunastu procent całej powierzchni działek ewidencyjnych bądź powierzchnia działek ewidencyjnych w całości zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej. Działki niezajęte w całości przez elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

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

Do opisanego stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego zadano następujące pytania:

- 1) Czy grunty i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE] stanowiące infrastrukturę kolejową, która jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art.7 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019r.poz.1170;dalej UPiOL)?
- 2) Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL obejmuje całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

Wobec zadanych pytań przedstawiono następujące stanowisko Spółki:

Spółka stoi na stanowisku, iż:

- 1) grunty i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE] podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL w brzemieniu 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. UPiOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Uzasadnieniem stanowiska Wnioskodawcy jest:

Ad 1.

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL, 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:

- jest udostępniona przewoźnikom kolejowym lub
- jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435mm.

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 bocznice kolejową 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 UPiOL 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 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 urządzenie lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przyjeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego;

podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;

12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

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 2016r. 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 UPiOL do zmiany pojęć stanowiących 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 L343 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 przemieszczenia i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE] uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznicę 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 bocznicę kolejową nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznicą kolejową Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL.

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniania 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).

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.

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 kolejowej poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. Należy zatem stwierdzić, że bocznicą kolejową, na którą wjeżdża licencjonowany przewoźnik kolejowy spełnia warunki zwolnienia, gdyż w ramach obsługi bocznicą przewoźnik podstawiania/odbiera składy próżne oraz ładowne wagonów na/z punktu zdawczo – odbiorczego, a czynności polegające na załadunku wagonów są wykonywane przez Spółkę poza torami zdawczo – odbiorczymi.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznicą kolejową Stacja Przesypowa [REDAKTOWANE] jest udostępniana podmiotowi zewnętrznemu – licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wykonującemu przejazdy po infrastrukturze bocznicowej Spółki w ramach umowy bocznicowej po torach zdawczo – odbiorczych. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową Spółki wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości z przepisu art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL – jest 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 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 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 zakwalifikowania 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 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 2016r. 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 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: targowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznicę kolejową itp. Tym samym, zasadne jest stanowisko, iż całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budowle infrastruktury kolejowej podlegające zwolnieniu z podatku od nieruchomości w przedstawionym stanie faktycznym/opisie zdarzenia przyszłego.

Organ podatkowy uznaje stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania pierwszego za zasadne z podanych poniżej względów:

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) zmieniono art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol. Po zmodyfikowaniu dotychczasowego zwolnienia od podatku od nieruchomości dotyczącego budowli kolejowych i zajętych pod nie gruntów, obecnie objęte tym zwolnieniem są grunty, budynki i budowle

wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. Z dniem 1 stycznia 2017r. art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiół otrzymał brzmienie, że 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.

W związku z powyższym zwolnienie to powinno być interpretowane zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2020r. poz. 1043 ze zm. dalej otk). Zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy otk, który stanowi, że infrastrukturą kolejową są elementy określone w załączniku nr 1 niżej wymienione:

WYKAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

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 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 odsnieżne;
- 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.

Nowa definicja infrastruktury kolejowej wprowadzona z dniem 1 stycznia 2017r. na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2016.1923) została znacznie rozszerzona i pozwala obecnie na zaliczenie do infrastruktury kolejowej również bocznic kolejowych. Zgodnie z art. 4 pkt 10 ustawy otk, który stanowi, że bocznic

kolejowa 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.

Na podstawie ww. przepisów aby skorzystać ze zwolnienia z podatku od nieruchomości trzeba dochować dwóch przesłanek:

1. grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej Stacja Przesypowa [REDACTED] podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art.7 ust.1 pkt 1 UPiOL w brzemieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku, gdy wchodzi w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, które są udostępniane przewoźnikom kolejowym, lub wykorzystywane do przewozu osób, lub tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.
2. uznanie bocznic kolejowej Stacja Przesypowa [REDACTED] za element infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy otk.

Zgodnie z przedstawionym stanem faktycznym, podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest [REDACTED]. W celu zagwarantowania sprawnego transportu wyprodukowanych towarów, Spółka przy Stacji Przesypowej [REDACTED] posiada bocznicę kolejową Stacja [REDACTED], która odgałęzia się w stacji Ścinawa od toru [REDACTED] Wrocław Główny -Szczecin Główny, zarządzanej przez [REDACTED].

Bocznicę kolejową tworzą tory o normalnej szerokości, tj. o rozstawie 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób. Układ torowy bocznic obejmuje tory zdawczo-odbiorcze (tj. tory do wyznaczonego punktu, tzw. Punktu zdawczo – odbiorczego) oraz tory manewrowe. Jednocześnie w ewidencji środków trwałych Spółki wszystkie elementy składowe bocznic kolejowej ujęte są w jednym środku trwałym.

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznic kolejowej Stacja Przesypowa [REDACTED]. Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznicę kolejową Stacja Przesypowa [REDACTED] poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładowanych wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznic Spółki. W konsekwencji ruch kolejowy na bocznic pomiędzy stacją Ścinawa a punktem zdawczo- odbiorczym na bocznic może wykonywać jedynie licencjonowany przewoźnik kolejowy. Natomiast przemieszczenie wagonów z rozmontowanych pociągów z punktu zdawczo – odbiorczego na punkty ładunkowe znajdujące się poza torami zdawczo-odbiorczymi jest dokonywane przez Spółkę (manewry poza torami zdawczo-odbiorczymi są wykonywane przez pracowników Wnioskodawcy).

Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic opracowano Regulamin pracy bocznic kolejowej Stacja Przesypowa [REDACTED]. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej [REDACTED], za pośrednictwem którego bocznic kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową [REDACTED].

Bocznic kolejowa położona jest na kilku działkach ewidencyjnych. Grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku – kilkunastu procent całej powierzchni działek ewidencyjnych bądź powierzchnia działek ewidencyjnych w całości zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej. Działki niezajęte w całości przez elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

Zdaniem organu podatkowego w ramach dokonanej nowelizacji "udostępnienie infrastruktury kolejowej" należy rozpatrywać zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób

wykorzystania infrastruktury kolejowej. Z analizy konstrukcji art. 7 ust. 1 ustawy opiol w brzmieniu od 1 stycznia 2017 r. wynika, że w procesie wykładni pojęcia "jest udostępniana", odmiennie niż to miało miejsce do 31 grudnia 2016 r., nie jest wymagane sięgnięcie do unormowań ustawy otk. Przepis ten w brzmieniu zmienionym od 1 stycznia 2017 r. odsyła do ustawy otk wyłącznie w ściśle określonym zakresie, tj. na potrzeby odczytania pojęcia "grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej". W takiej sytuacji, przesłankę tą należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy opiol, uwzględniając przyjęte w języku polskim znaczenie słowa "udostępnia", a zatem możliwość skorzystania z danego obiektu przez inne podmioty niż władający obiektem.

W rozpoznawanej sprawie nie budzi wątpliwości, że bocznice Spółki stanowią budowle połączone z liniami kolejowymi zarządzanymi przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Jak wynika z opisu stanu faktycznego Bocznic jest bezpośrednio połączona z linią kolejową dzięki czemu możliwy jest transport koleją towarów Spółki.

Ponieważ zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol jest przedmiotowe, a nie podmiotowe, kwestia własności infrastruktury kolejowej, pozostaje poza zakresem zwolnienia. Ustawodawca ograniczył się wyłącznie do wskazania, że zwolnieniu podlegają grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy otk. A co za tym idzie przesłanka wskazana w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol została w przedstawionym stanie prawnym spełniona.

W świetle obowiązującego stanu prawnego uznaje się stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania pierwszego za prawidłowe.

Organ podatkowy uznaje stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania drugiego za zasadne z podanych poniżej względów.

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) zmieniono art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol. Po zmodyfikowaniu dotychczasowego zwolnienia od podatku od nieruchomości dotyczącego budowli kolejowych i zajętych pod nie gruntów, obecnie objęte tym zwolnieniem są grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. Z dniem 1 stycznia 2017r. art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol otrzymał brzmienie, że 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 linię kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Natomiast zgodnie z pkt 12 załącznika nr 1 do ustawy otk w skład infrastruktury kolejowej wchodzi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1- 11 tego załącznika. Ustawodawca w tym przepisie nie mówi o części gruntów zajętych na infrastrukturę kolejową, a o działkach ewidencyjnych w całości. Zgodnie z § 9 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz.U.2019.393 t.j.) działkę ewidencyjną stanowi ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych.

Bez względu na powyższe, aby korzystać ze zwolnienia gruntów, należy także spełnić drugą przesłankę wskazaną w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy opiol.

Interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego w dniu wydania interpretacji.

Interpretacja indywidualna, po usunięciu danych identyfikujących wnioskodawcę oraz inne

podmioty wskazane w treści interpretacji, jest niezwłocznie zamieszczana w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pouczenia:

Na podstawie art. 14k. § 1 ustawy Ordynacja podatkowa zastosowanie się do interpretacji indywidualnej przed jej zmianą, stwierdzeniem jej wygaśnięcia 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. 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.

Zgodnie z art. 14na § 2 ww. ustawy 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.

Zgodnie z art. 14 c § 3 Ordynacji podatkowej na niniejszą interpretację przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu.

Na podstawie art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o postępowaniu przed sądami administracyjnym (t.j. Dz. U. z 2019r., poz. 2325 z późn. zm.), skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie albo aktu, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a. za pośrednictwem Burmistrza Ścinawy.

Zgodnie z art. 57a. ustawy o postępowaniu przed sądami administracyjnym 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. BURMISTRZA
Grażyna Duszak
Kierownik Referatu Podatków i Opłat

RADCA PRAWNY

Jarosław Jezioro