



zewnątrzną zajmującą się hurtowym handlem złomem stalowym, metalami nieżelaznymi, wyrobami z miedzi i jej stopów. Infrastruktura kolejowa wykorzystywana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych także dojazd na rzecz współużytkownika bocznicy. Bocznicą jest położona na kilku działkach ewidencyjnych oznaczonych jako Ba – tereny przemysłowe. W przypadku tych działek grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej, natomiast pozostała część działek jest zajęta przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową. Wskazano, że spółka zamierza wykorzystywać bocznicę kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

#### Pytania wnioskodawcy:

1. czy bocznicą kolejową [REDAKTOWANA] stanowiącą infrastrukturę kolejową oraz udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlega od 01.01.2017r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2016r. poz. 716 dalej skrót u.p.o.l.)?,
2. czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

#### Stanowisko wnioskodawcy:

Spółka stoi na stanowisku, że:

- bocznicą kolejową podlega od 01.01.2017r. zwolnieniu w podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., mianowicie stanowi infrastrukturę kolejową i jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
- zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Wnioskodawca podniósł, że zgodnie z nowym brzmieniem art. 7 ust. 1 u.p.o.l., obowiązującym od 01.01.2017r. 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,
- jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435mm.

Jak wskazuje spółka 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 bocznicę kolejową spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435mm, zwolnienie przedmiotowych obiektów z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. 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 2003r. o transporcie kolejowym, b) infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub służy do przewozu osób. Wnioskodawca podniósł, że w celu ustalenia zakresu przedmiotowego zwolnienia należy 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. Zgodnie z tym załącznikiem w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności;

- budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
  - 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
  - 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zastony 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 jezdnyimi, 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.

Jak wskazuje wnioskodawca, podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej wprowadzone zostały ustawą z dnia 16 listopada 2016r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016r. poz. 1923 ze zm.). Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy zmieniającej UTK w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w UTK, zmiana ta miała na celu dostosowanie przedmiotowego zwolnienia do zwolnienia dotyczącego transportu lotniczego, poprzez objęcie zwolnieniem również budynków np. nastawni kolejowej.

Spółka zwróciła uwagę, że pojęcie bocznic kolejowej zdefiniowane zostało w 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, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczenia i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Mając na uwadze powyższe wnioskodawca stwierdził, że bocznic kolejowa [redacted] z 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, stanowią obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym obowiązującym do 31.12.2016r. bocznic kolejowe nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznic kolejowej spółki zwolnieniem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l.

Dalej wnioskodawca zasadnie podniósł, że w ramach kolejnej przesłanki tj. „udostępniania przewoźnikom kolejowym”, nowe brzmienie zwolnienia w zakresie pojęcia „udostępniania” powinno być interpretowane jako odnoszące się do czynności faktycznej. Zwrócono uwagę, że należy 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).

Słusznie zatem zauważył wnioskodawca, że zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tego warunku zwolnienia dla infrastruktury oraz, że biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, że obecnie faktyczne udostępnienie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznic kolejowej [redacted] ruch kolejowy w ramach punktu zdawczo-odbiorczego jest dokonywany przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Spółka wskazała również, że 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 lub podmiotów wykonujących przewozy na infrastrukturze kolei waskotorowej. Słusznie wskazuje zatem wnioskodawca, że skoro bocznic kolejowa [redacted] jest udostępniana podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy po infrastrukturze bocznicowej spółki pociągami oraz innymi pojazdami kolejowymi na rzecz spółki oraz współużytkownika bocznic kolejowej [redacted] to należy przyjąć, iż bocznic kolejowa spółki wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem w podatku od nieruchomości w oparciu o przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. – tj. udostępniania przewoźnikom kolejowym.

Odnośnie 2 pytania wnioskodawca słusznie zauważył, że w obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z przepisu art. 7 ust. 1 u.p.o.l. mogą zostać również budynki oraz grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Przy czym spółka wskazała, że w zakresie gruntów, które miałyby podlegać zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków, dlatego też, zdaniem spółki, w zakresie gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej należy odnieść się do definicji infrastruktury kolejowej. Wnioskodawca zwrócił uwagę, iż 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. Zwrócono uwagę, że z przepisu art. 7 ust. 1 u.p.o.l. wykreślono zapis, że 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. Słusznie zatem wskazuje spółka, że 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. Wnioskodawca podniósł, że dokonując analizy pojęcia 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 u.p.o.l. 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 2001r. 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. Jak wskazuje wnioskodawca, za zasadnością powyższego przemawia 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 tożsamych zasadach 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 zwolnienia z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego całej działki ewidencyjnej zajętej przez elementy infrastruktury kolejowej nie budziła wątpliwości sądów powszechnych. Przykładowo powołano wyrok SO w Gliwicach, który w wyroku z 10.12.2014r. sygn. akt 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. przeznaczenie do obsługi 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 – 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 z uwagi na to, że 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.

#### **Ocena stanowiska wnioskodawcy:**

W myśl art. 14b § 1 i art. 14j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017r. poz. 201 z późn. zm.: dalej również o.p.) Dyrektor Biura Krajowej Informacji Skarbowej, 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 § 2 i § 3 o.p. składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej obowiązany jest do wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego oraz do przedstawienia własnego stanowiska w sprawie oceny

prawnej tego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego. Interpretacja indywidualna winna zawierać ocenę stanowiska wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem prawnym tej oceny. Natomiast, jeżeli stanowisko wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie, na mocy art. 14c § 1 o.p. można odstąpić od uzasadnienia prawnego.

W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydając 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 tego interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu faktycznego przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku. Obowiązkiem wyczerpującego przedstawienia stanu faktycznego ustawodawca obciążył wnioskodawcę, co oznacza, iż to wnioskodawca wskazuje elementy stanu faktycznego, jakie należy uwzględnić przy wydawaniu decyzji. Ponadto należy zaznaczyć, że interpretacja dotyczy wyłącznie przepisów prawa podatkowego. Organ podatkowy nie jest uprawniony do interpretacji przepisów z innych dziedzin prawa.

W świetle obowiązującego stanu prawnego stanowisko wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej przedstawionego stanu faktycznego uznaje się za prawidłowe. Organ podatkowy działając na podstawie art. 14c §1 o.p. odstąpił od uzasadnienia prawnego oceny stanowiska spółki z uwagi na to, że stanowisko przedstawione we wniosku jest prawidłowe w pełnym zakresie.

## POUCZENIE

Stronie przysługuje prawo do wniesienia skargi na niniejszą interpretację przepisów prawa podatkowego z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wlkp., po uprzednim wezwaniu na piśmie organu, który wydał interpretację w terminie 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o jej wydaniu - do usunięcia naruszenia prawa (art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi - Dz. U. z 2012 r. poz. 270 j.t.). Skargę do WSA wnosi się (w dwóch egzemplarzach - art. 47 ww. ustawy) w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ nie udzielił odpowiedzi na wezwanie, w terminie sześćdziesięciu dni od dnia wniesienia tego wezwania (art. 53 § 2 ww. ustawy). Skargę wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie lub bezczynność są przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ww. ustawy).

Otrzymują:  
1. Adresat  
2. A/a

PREZIDENT MIASTA

Łukasz Wojcicki