

Międzyrzecz, dnia 02.12.2021 r.

Nr WFB.3120.5.25.2021

[wykreślenie]

[wykreślenie]

[wykreślenie]

Interpretacja indywidualna

Burmistrz Międzyrzecza działając na podstawie art. 14 j § 1, art. 14 b, art. 14 c, art. 14 k § 1 ustawy z dnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1540) oraz art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.), w związku z wnioskiem [wykreślenie] z dnia 16.09.2021 r. (data wpływu 20.09.2021 r.) o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości,

postanawia

1. Stanowisko Wnioskodawcy, iż grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej [wykreślenie] podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 roku, gdyż stanowią infrastrukturę kolejową i są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, **uznać za prawidłowe.**
2. Stanowisko Wnioskodawcy, iż zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlegają całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, **uznać za prawidłowe.**

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 20.09.2021 r. [wykreślenie] zwróciła się wydanie, w jej indywidualnej sprawie, interpretacji przepisów prawa podatkowego dotyczącej art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

W przedmiotowym wniosku [wykreślenie] przedstawiła następujący stan faktyczny/zdarzenie przyszłe:

Podstawowym przedmiotem działalności wnioskodawcy jest produkcja cementu. W celu zagwarantowania sprawnego transportu wyprodukowanych towarów, [wykreślenie] przy stacji przesypowej w [wykreślenie] posiada bocznice kolejową [wykreślenie], która odgałęzia się na szlaku [wykreślenie] nr [wykreślenie] w km [wykreślenie] linii kolejowej nr [wykreślenie].

Bocznice 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 [wykreślenie] wszystkie elementy składowe bocznic kolejowej ujęte są w jednym środku trwałym.

[wykreślenie] zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznic kolejowej [wykreślenie]. Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznice kolejową [wykreślenie] poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładownych wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznic [wykreślenie]. W konsekwencji ruch kolejowy na bocznic pomiędzy stacją [wykreślenie] a punktem zdawczo-odbiorczym na bocznic może wykonywać jedynie licencjonowany przewoźnik kolejowy. Natomiast przemieszczanie wagonów z rozmontowanych pociągów z punktu zdawczo-odbiorczego na punkty ładunkowe znajdujące się poza torami zdawczo-odbiorczymi jest dokonywane przez [wykreślenie] (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 [wykreślenie]. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej [wykreślenie], za pośrednictwem którego bocznic kolejowa [wykreślenie] została połączona z siecią kolejową [wykreślenie].

Bocznic kolejowa położona jest na kilku działkach ewidencyjnych. Obszar gruntów zajętych bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej na tych działkach zajmuje całość powierzchni działek ewidencyjnych.

[wykreślenie] zamierza wykorzystywać bocznice kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

W związku z przedstawionym powyżej opisem stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego [wykreślenie] zadała pytania:

1. Czy grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej [wykreślenie], stanowiące infrastrukturę kolejową, która jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, podlegają 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 2019 r. 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?

Stanowisko [wykreślenie] w sprawie oceny prawnej zaistniałego stanu faktycznego/

zdarzenia przyszłego:

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

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

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:*

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 obowiązku podatkowego, a co za tym idzie powinny być interpretowane ściśle. Z uwagi na fakt, iż bocznice kolejową [wykreślenie] 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 do UTK w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuścień i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej zostały wprowadzone ustawą z dnia 16 listopada 2016 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923; dalej Ustawa zmieniająca UTK). Zgodnie z uzasadnieniem do Ustawy zmieniającej UTK w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 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 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 bocznicą kolejową [wykreślenie], 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, 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 bocznicę kolejową [wykreślenie] zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL.

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniana przewoźnikom kolejowym”, w opinii [wykreślenie], 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 bocznicę przewoźnik podstawia/odbiera składy próżne oraz ładowne wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego, a czynności polegające na załadunku wagonów są wykonywane przez [wykreślenie] poza torami zdawczo-odbiorczymi.

Stanowisko [wykreślenie] znajduje potwierdzenie w bogatej linii orzecniczej wojewódzkich sądów administracyjnych oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Biorąc pod uwagę powyższe [wykreślenie] stoi na stanowisku, iż bocznic kolejowa [wykreślenie] jest udostępniana podmiotowi zewnętrznemu – licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wykonującemu przejazdy po infrastrukturze bocznicowej [wykreślenie] w ramach umowy bocznicowej po torach zdawczo-odbiorczych. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznic kolejowa [wykreślenie] 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 [wykreślenie], 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 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 ma 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 [wykreślenie] 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 § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa

z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1034), zgodnie z którą *działkę ewidencyjną stanowi ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych.*

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

Jednocześnie, zgodnie z załącznikiem nr 6 do wskazanego powyżej rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków do terenów kolejowych zalicza się grunty zajęte pod budowle i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznic kolejowe 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.

Również w tym przypadku stanowisko wnioskodawcy, odnośnie zwolnienia całej działki ewidencyjnej, znajduje potwierdzenie w licznych wyrokach wojewódzkich sądów administracyjnych oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Zasadność objęcia przedmiotowym zwolnieniem z podatku od nieruchomości bocznic kolejowej [*wykreślenie*] nie powinna budzić zatem jakichkolwiek wątpliwości.

Po rozpatrzeniu stanowiska wnioskodawcy organ podatkowy zważył, co następuje:

W myśl art. 14 b § 1 i art. 14 j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1540) Dyrektor Biura Krajowej Informacji Podatkowej, 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. 14 b § 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

przedstawionego przez wnioskodawcę stanu, bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej. Wobec powyższego, interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL (w obowiązującym brzmieniu 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:

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

Powołany przepis stanowi, że aby składniki majątku mogły być objęte zwolnieniem od podatku od nieruchomości muszą spełniać dwie przesłanki: stanowić grunt, budynek lub budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym i jednocześnie infrastruktura ta musi być udostępniana przewoźnikom kolejowym. W ramach pierwszej z przesłanek przepis ten odsyła jednoznacznie do ustawy o transporcie kolejowym. Stosownie do art. 4 pkt 1 tej ustawy przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku 1 do ustawy. Z kolei załącznik ten wskazuje, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

W opisanym stanie faktycznym/zdarzeniu przyszłym [wykreślenie] wskazała, że przy stacji przesypowej w [wykreślenie] posiada bocznice kolejową [wykreślenie] (...).

Bocznice kolejową zgodnie z art. 4 pkt 10 ustawy o transporcie kolejowym jest 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.

W orzecznictwie sądów administracyjnych dotyczącym problematyki bocznic kolejowej do infrastruktury kolejowej, rozważanej w kontekście ustawy o transporcie kolejowym i zawartych w niej definicjach wskazano, że bocznice jest częścią sieci kolejowej spełniająca pewne istotne funkcje z punktu widzenia ruchu kolejowego wraz z urządzeniami technicznymi pozwalającymi na prowadzenie także ruchu kolejowego. Podkreślano także,

że bocznicą kolejową w znaczeniu funkcjonalnym przeznaczoną jest do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Celem gospodarczym bocznic kolejowych jest zatem wspieranie ruchu kolejowego odbywającego się w obrębie linii kolejowych.

Bez wątplenia zatem bocznic kolejowych stanowi element infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Drugą z przesłanek zwolnienia jest kwestia udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym.

Z analizy konstrukcji art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPiOL wynika, że przy wykładni pojęcia „jest udostępniana” nie jest wymagane sięganie do ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten w brzmieniu zmienionym z dniem 1 stycznia 2017 roku odsyła do ustawy o transporcie kolejowym, ale w ściśle wskazanym w tym przepisie zakresie, tj. przyjęcia znaczenia „grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej” takiego jakie zostało nadane w tej ustawie. Natomiast w procesie wykładni pojęcia „jest udostępniana” nie jest wymagane sięganie do ustawy o transporcie kolejowym. Przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu, uwzględniając przyjęte w języku polskim znaczenie słowa „udostępniana”. Zgodnie ze Słownikiem Języka Polskiego PWN „udostępnić – udostępniać” oznacza ułatwić kontakt z czymś lub umożliwić korzystanie z czegoś. Wobec tego chodzi o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej. Oznacza to, że skoro ze stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego we wniosku o wydanie interpretacji wynika, że [wykreślenie] zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznic kolejowych [wykreślenie], to należy przyjąć, że dana infrastruktura jest udostępniana i tym samym drugi z warunków zwolnienia został spełniony.

Zgodnie z przyjętą linią orzecznictwa Naczelnego Sądu Administracyjnego zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli tylko część jest zajęta na infrastrukturę kolejową. W odniesieniu do gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z treści przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy wykreślono zapis, że zwolniona jest tylko część gruntów, która jest faktycznie zajęta na elementy infrastruktury kolejowej. Z tego względu przez infrastrukturę kolejową rozumieć należy całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej,

bez względu na sposób zakwalifikowania jej w ewidencji. Na podstawie tego przepisu w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku przedmiotowemu zwolnieniu podlega cała działka ewidencyjna, na której znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej, a nie tylko te części, które zostały faktycznie zajęte pod budowle infrastruktury kolejowej. Stanowisko to jest uprawnione z uwagi na jednoznaczne wskazanie w tym przepisie gruntów jako przedmiotu zwolnienia oraz rezygnacja z warunku zajęcia tych gruntów pod budowle infrastruktury kolejowej.

Uwzględniając powyższe stanowiska [*wykreślenie*] w zakresie pytania nr 1 i pytania nr 2 wniosku o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości należy uznać za prawidłowe.

Niniejsza interpretacja udzielona jest przez organ podatkowy w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji i dotyczy stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego przedstawionego przez wnioskodawcę we wniosku z dnia 20.09.2021 r. Wskazać należy, że wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym/zdarzeniem przyszłym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym, udzielona interpretacja nie chroni wnioskodawcy.

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 Gorzowie Wielkopolskim, w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji, za pośrednictwem Burmistrza Międzyrzecza.

BURMISTRZ

mgr inż. Remigiusz Lorenz

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a