

PREZYDENT MIASTA KIELCE

Kielce, dnia 12.10.2017r.

P-II.3120.3.1.2017. MP

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Interpretacja indywidualna

Prezydent Miasta Kielce, działając na podstawie art. 14 j § 1 oraz art. 14 c ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017r., poz. 201, ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 11.07.2017r. (data wpływu 18.07.2017r.) o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego, stwierdza, że w odniesieniu do stanu faktycznego przedstawionego we wniosku o udzielenie indywidualnej interpretacji podatkowej w przedmiocie:

- zwolnienia od dnia 1 stycznia 2017r. z podatku od nieruchomości bocznic kolejowej [REDACTED] stanowiącej infrastrukturę kolejową oraz udostępnianej licencjonowanym przewoźnikom kolejowym - stanowisko Wnioskodawcy **jest prawidłowe w obowiązującym stanie prawnym,**

- ustalenia czy zwolnienie w podatku od nieruchomości wynikające z treści art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych dotyczy całych działek ewidencyjnych, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej - stanowisko Wnioskodawcy **jest prawidłowe w obowiązującym stanie prawnym.**

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 18.07.2017r. skierowanym do tut. organu podatkowego [REDACTED] [REDACTED] S.A. z siedzibą w [REDACTED] - reprezentowana przez Pana [REDACTED] pełnomocnika ogólnego - wystąpiła o wydanie interpretacji indywidualnej dotyczącej zwolnienia z podatku od nieruchomości bocznic kolejowej [REDACTED] oraz ustalenia czy w/w zwolnienie dotyczy całych działek ewidencyjnych, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

We wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy w ramach [REDAKTOWANE] jest produkcja energii elektrycznej i ciepła oraz przesył i dystrybucja ciepła. Z tego względu w celu zagwarantowania sprawnego transportu odpowiedniej ilości materiałów przeznaczonych do procesu produkcji Spółka posiada bocznice kolejową.

Spółka jest użytkownikiem bocznic kolejowej [REDAKTOWANE], odgałęziającej się rozjazdem nr [REDAKTOWANE] od łącznicy nr [REDAKTOWANE] w km [REDAKTOWANE] linii kolejowej nr [REDAKTOWANE], zarządzanej przez [REDAKTOWANE] S.A. Bocznice kolejową Spółki tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób.

Wnioskodawca jako użytkownik bocznic kolejowej posiada świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Świadectwo bezpieczeństwa jest dokumentem potwierdzającym zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznicach. Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach opracowano Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej [REDAKTOWANE]. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej [REDAKTOWANE], za pośrednictwem którego bocznic kolejowa Spółki została włączona do sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Bocznic kolejowa [REDAKTOWANE] położona jest w części na gruncie [REDAKTOWANE] S.A., które są dzierżawione przez Spółkę. Jest udostępniana przewoźnikom kolejowym, w celu wykonywania ruchu kolejowego w zakresie dostaw węgla. Licencjonowani przewoźnicy kolejowi wykonują jazdy manewrowe w grupie torów zdawczo – odbiorczych (tory nr [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] bocznic kolejowej [REDAKTOWANE]). Wyjątkowo, przewoźnicy kolejowi mogą dokonywać jazd poza punkt odbiorczy dla wykonania pracy manewrowej na rzecz Spółki.

Bocznic kolejowa jest położona na kilkunastu działkach ewidencyjnych, z czego część z nich w ewidencji gruntów i budynków oznaczona jest jako Tk - tereny kolejowe i w całości zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej. Pozostałe działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej w ewidencji gruntów i budynków są oznaczone przykładowo 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. Niektóre z działek niezajętych 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.

W związku z powyższym zadano następujące pytania:

- 1) Czy bocznic kolejowa [REDAKTOWANE], stanowiąca infrastrukturę kolejową oraz udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlega od 1 stycznia

2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art.7 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016r., poz. 716; dalej UPiOL)?

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

Spółka stoi na stanowisku, iż:

- 1) Bocznicą kolejową [REDAKTOWANA] podlega od 1 stycznia 2017r. zwolnieniu w podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki wynikające z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, tj. stanowi infrastrukturę kolejową i jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym.
- 2) Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Wnioskodawca uzasadniając swoje stanowisko powołał się na brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, obowiązującego od dnia 1 stycznia 2017r., zgodnie z którym 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 lub
- jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

W ocenie Wnioskodawcy zwolnienia podatkowe stanowią wyjątek od zasady równości i powszechności ciężenia obowiązku podatkowego, a co za tym idzie powinny być interpretowane ściśle. Bocznicą kolejową [REDAKTOWANA] nie tworzy linii kolejowej o szerokości torów większej niż 1435 mm i nie jest wykorzystywana do przewozu osób. Spełnia natomiast, zdaniem Wnioskodawcy, inne przesłanki uprawniające do skorzystania ze zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL tj.: stanowi infrastrukturę kolejową oraz jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016, poz. 1727 ze zm. zwanej dalej UTK) przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy, zgodnie z którym w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy pod warunkiem, że tworzą części 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 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.

We wniosku przytoczono również definicję bocznic kolejowej. Artykuł 4 pkt 10 UTK definiuje ją jako 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.

Zdaniem Wnioskodawcy powyższe potwierdza, iż bocznic kolejowa [REDAKTOWANE] spełnia definicję infrastruktury kolejowej.

Ponieważ bocznic kolejowa jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, którzy wykonują przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicowej Spółki pociągami oraz innymi pojazdami kolejowymi Wnioskodawca uznał, że została spełniona również druga przesłanka warunkująca możliwość skorzystania ze zwolnienia z podatku od nieruchomości.

Co do uzasadnienia swojego stanowiska zawartego w drugim pytaniu o wydanie interpretacji podatkowej, Spółka stoi na stanowisku, że zwolnieniu powinny podlegać całe działki ewidencyjne na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, gdyż ustawodawca nie uzależnił zwolnienia od sposobu zakwalifikowania ich w ewidencji gruntów

i budynków. Wynika to ze zmiany treści art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL i wykreślenia zapisu, że zwolniona jest tylko ta część gruntów, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej. Ponadto zgodnie z pkt 12 załącznika nr 1 do UTK w skład infrastruktury wchodzi grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w punktach 1-11 załącznika nr 1. 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), działkę ewidencyjną stanowi ciągiły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych. Ze względu na tak zdefiniowane pojęcie działki ewidencyjnej należy uznać, że zwolnieniu podlegać winna cała powierzchnia działki.

Ponadto na poparcie swojego stanowiska Wnioskodawca odwołał się, poprzez analogię, do zwolnienia od opłaty z tytułu użytkowania wieczystego przysługującego gruntom zajęтым pod infrastrukturę kolejową w myśl art. 8 UTK. Powołuje się przy tym na wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 10 grudnia 2014r., sygn. II C 115/12, który wskazał, iż *grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową, które stosownie do art. 8 ustawy zwolnione są od opłat z tytułu użytkowania wieczystego, należy uznać tylko grunty, na których usytuowana jest linia kolejowa (tj. droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy) o przeznaczeniu wskazanym w art. 4 pkt 1 ustawy (tj. przeznaczone do obsługi przewozu osób i rzeczy), położona na obszarze kolejowym (powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa - zgodnie z art. 4 pkt 2). Tak więc jeżeli na geodezyjnie wyodrębnionej każdej z obu działek (obszar kolejowy został zakreślony granicami ewidencyjnymi poszczególnych działek – zgodnie z definicją art. 4 pkt 8) usytuowana jest linia kolejowa przeznaczona do obsługi osób lub rzeczy, to ta działka będzie stanowiła – zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym – grunt zajęty pod infrastrukturę kolejową, a zatem będzie zwolniona od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.*

Wnioskodawca stoi na stanowisku, iż przedmiotowa kwestia powinna zostać w ten sam sposób rozstrzygnięta na gruncie podatku od nieruchomości, tj. w sytuacji gdy na działce znajdują się elementy infrastruktury kolejowej zwolnieniu powinna podlegać cała działka ewidencyjna.

W dniu 13.09.2017r. organ podatkowy zwrócił się do Wnioskodawcy o doprecyzowanie wniosku, poprzez wyczerpujące przedstawienie zaistniałego stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego i wskazanie czy w związku z wykonywaniem ruchu kolejowego w zakresie dostawy węgla na bocznicę kolejowej [REDAKTOWANE], zostały zawarte z przewoźnikami kolejowymi umowy określające szczegółowe zasady udostępniania bocznic, a jeżeli tak to z jakimi przewoźnikami zostały zawarte oraz jaki jest rodzaj i zakres tych umów.

Zgodnie z przepisami Ordynacji podatkowej składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej obowiązany jest do wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego oraz do przedstawienia własnego stanowiska w sprawie oceny prawnej tego stanu faktycznego.

Stan faktyczny opisany we wniosku jest jedyną informacją na której może oprzeć się organ podatkowy wydający interpretację. Stąd też opis faktów musi być precyzyjny i wystarczający

do udzielenia odpowiedzi na sformułowane pytania. Organ podatkowy nie może domyślać się lub dopowiadać żadnych faktów ponad te, które są wprost wskazane przez Wnioskodawcę.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Spółka pismem z dnia 28.09.2017r. uzupełniła wniosek poprzez wskazanie, że w dniu 31.12.2015r. zawarła jako Zamawiający umowę nr [REDAKTION] z Wykonawcą występującym jako Konsorcjum, które tworzą:

1. Lider konsorcjum – [REDAKTION], z siedzibą w [REDAKTION], ul. [REDAKTION], [REDAKTION] (KRS: [REDAKTION]),
2. Uczestnik konsorcjum – [REDAKTION], z siedzibą w [REDAKTION] ul. [REDAKTION], [REDAKTION] (KRS: [REDAKTION]).

Przedmiotem umowy jest świadczenie usług przez Wykonawcę na rzecz Zamawiającego w zakresie wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej poza punktem zdawczo-odbiorczym. Obowiązkiem Wykonawcy jest zabierać wagony, użyte w przewozach realizowanych przez [REDAKTION] z punktu zdawczo-odbiorczego i podstawić na punkt ładunkowy oraz z punktu ładunkowego na punkt zdawczo – odbiorczy.

Prace manewrowe wykonywane są na bocznicach [REDAKTION] odgałęziającej się od stacji kolejowej [REDAKTION]. Bocznicę obsługuje Wykonawca własną lokomotywą wraz z załogą manewrową. Prace manewrowe na bocznicach obejmują podstawianie wagonów ładunkowych na miejsce wyładunku węgla, zabranie wagonów pustych z miejsc wyładunku oraz ustawianie dróg przebiegu na bocznicach - przekładanie zwrotnic rozjazdów.

W świetle obowiązującego stanu prawnego stanowiska Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej przedstawionego stanu faktycznego są prawidłowe.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2017r., poz. 1785), zwanej dalej u.p.o.l., w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017r., 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.

Warunkiem skorzystania ze zwolnienia podatkowego objętego w/w normą prawną jest uznanie przedmiotu opodatkowania podatkiem od nieruchomości za element infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym, a nadto spełnienie jednego z trzech warunków wynikających z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a-c u.p.o.l. Są to warunki określone alternatywnie, a więc wystarczy spełnienie jednego z nich.

W stanie prawnym obowiązującym do końca grudnia 2016r. pod pojęciem infrastruktury kolejowej (art. 4 pkt 1 UTK) należało rozumieć linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.

Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 listopada 2016r. (Dz.U. z 2016r., poz. 1923) wprowadziła nową definicję infrastruktury kolejowej. Dotychczasowa ogólna definicja została zastąpiona zamkniętym katalogiem obiektów, które uznane są za elementy infrastruktury kolejowej. Obecnie, zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016, poz. 1727 ze zm.), przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1. Stosownie do treści tegoż załącznika w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem, że tworzą części 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 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, łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Przedmiotowa nowelizacja przepisów znacznie zwiększyła zakres zwolnienia podatkowego w porównaniu do wcześniej obowiązujących regulacji prawnych w tym zakresie. Nowa definicja infrastruktury kolejowej została znacznie rozszerzona w porównaniu do definicji sprzed dnia 1 stycznia 2017r. i pozwala obecnie na zaliczenie do infrastruktury kolejowej również bocznic kolejowych. Na gruncie ustawy o transporcie kolejowym bocznicą kolejową zdefiniowana została jako 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 UTK).

Aby jednak bocznicą kolejową, stanowiącą obecnie element infrastruktury kolejowej, podlegała zwolnieniu z tytułu podatku od nieruchomości musi spełniać przynajmniej jedną z trzech przesłanek, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l.

Zgodnie z obowiązującym od 1 stycznia 2017r. brzmieniem 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 udostępniona przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

W orzecznictwie sądowym w odniesieniu do stanu prawnego obowiązującego do końca 2016r. przyjęto, iż warunek udostępnienia musi być rozumiany dość szeroko, a zatem zgodnie z istotą sformułowania odnoszącego się do zobowiązania. W ocenie sądów administracyjnych chodzi bowiem nie tyle o faktyczne udostępnienie, co raczej o sytuację "pozostawania w gotowości do udostępniania budowli w każdym czasie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym" (wyrok NSA z dnia 11 grudnia 2014r., II FSK 2945/12, Rzeczposp. PCD 2015, nr 5, s. 4). Warto jednak zauważyć, że WSA w Poznaniu zawęził nieco zakres tego warunku, wskazując, iż nie chodzi o "hipotetyczną możliwość udostępnienia zarządzanej infrastruktury kolejowej, lecz o faktyczne udostępnienie jej na potrzeby publicznego transportu kolejowego" (wyrok WSA w Poznaniu z dnia 4 czerwca 2014 r., III SA/Po 1420/13, LEX nr 1479693).

W obecnie obowiązującym stanie prawnym chodzi o faktyczne udostępnienie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, czyli w myśl art. 4 pkt 9 UTK, przedsiębiorcom uprawnionym na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiotom świadczącym usługi na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W przedstawionym przez Wnioskodawcę stanie faktycznym na bocznicie kolejowej [REDAKTOWANE] są wykonywane jazdy manewrowe na torach zdawczo-odbiorczych przez przewoźnika kolejowego tj. przez [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] oraz [REDAKTOWANE]. Przedmiotem umowy jest świadczenie usług przez Wykonawcę na rzecz Zamawiającego w zakresie wykonywania pracy manewrowej na bocznicie kolejowej poza punktem zdawczo-odbiorczym. Obowiązkiem Wykonawcy jest zabierać wagony, użyte w przewozach realizowanych przez [REDAKTOWANE], z punktu zdawczo-odbiorczego i podstawić na punkt ładunkowy oraz z punktu ładunkowego na punkt zdawczo – odbiorczy.

Prace manewrowe wykonywane są na boczniczy [REDAKTOWANE] odgałęziającej się od stacji kolejowej [REDAKTOWANE]. Bocznicę obsługuje Wykonawca własną lokomotywą wraz z załogą manewrową. Prace manewrowe na boczniczy obejmują podstawianie wagonów ładownych na miejsce wyładunku węgla, zabranie wagonów pustych z miejsc wyładunku oraz ustawianie dróg przebiegu na boczniczy - przekładanie zwrotnic rozjazdów. Tym samym zachodzi tu przesłanka o udostępnieniu infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym.

Mając na uwadze powyższe, stwierdzić należy, że bocznicza kolejowa objęta niniejszą interpretacją począwszy od dnia 1 stycznia 2017r. spełnia warunki zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l.

Odnosząc się do zagadnienia przedstawionego w drugim pytaniu, stwierdzić należy co następuje:

W poprzednim stanie prawnym obowiązującym do końca 2016r. na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. grunty mogły być zwolnione z opodatkowania, ale tylko pod warunkiem, że były zajęte pod budowlę wchodzące w skład infrastruktury kolejowej, natomiast pozostałe części podlegały opodatkowaniu na zasadach ogólnych. Zwolniona była zatem tylko ta część gruntów, która rzeczywiście zajęta była przez obiekty kolejowe. Obecnie wystarczy, że grunty wchodzą w skład infrastruktury kolejowej. Zgodnie z obecnie obowiązującą definicją infrastrukturę kolejową stanowią między innymi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym. Ustawodawca nie mówi o części gruntów, która faktycznie zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej lecz o działkach ewidencyjnych. 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), działkę ewidencyjną stanowi ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych. Ze względu na tak zdefiniowane pojęcie działki ewidencyjnej należy uznać, że zwolnieniu podlegać winna cała powierzchnia działki zajęta choćby w części przez infrastrukturę kolejową. Ustawodawca nie wspomina tu o rodzaju użytku jakim oznaczona jest działka w ewidencji gruntów. Istotne jest faktyczne zajęcie gruntu przez infrastrukturę kolejową.

Powyższe oznacza, że infrastrukturą kolejową może być cała działka ewidencyjna, a nie jak do tej pory tylko ta część, która rzeczywiście zajęta jest przez obiekty kolejowe. Tym samym, o ile tylko zostaną spełnione warunki z ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, to od dnia 1 stycznia 2017r. zwolnieniu podlegać będą powierzchnie całych działek ewidencyjnych, a nie tylko części gruntu, na których bezpośrednio znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Interpretacja indywidualna wywołuje skutki prawnopodatkowe tylko wtedy, gdy rzeczywisty stan faktyczny sprawy będącej przedmiotem interpretacji pokrywał się będzie ze stanem faktycznym (opisem zdarzenia przyszłego) podanym w przez Wnioskodawcę

w złożonym wniosku. W związku z powyższym, w przypadku zmiany któregośkolwiek elementu przedstawionego we wniosku opisu sprawy, udzielona odpowiedź traci swoją aktualność.

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

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 Kielcach, ul. Prosta 10, 25 – 366 Kielce, (w dwóch egzemplarzach – art. 47 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – tekst jednolity Dz. U. z 2017r., poz. 1369, z późn. zm.) w terminie 30 dni od dnia doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie albo aktu, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a (art. 53 § 1 w/w ustawy). Jednocześnie, zgodnie z art. 57a w/w ustawy, 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.

Skargę wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie, bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania jest przedmiotem skargi (art. 54 § 1 w/w ustawy) na adres Urzędu Miasta Kielce, Prezydent Miasta Kielce, Rynek 1, 25 – 303 Kielce.

Otrzymuje:

1. [REDACTED]
2. a/a.

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Lubawski