

Sokółka, dnia 16 stycznia 2018 r.

Burmistrz Sokółki
Pl. Kościuszki 1
16-100 Sokółka
Nr sprawy: F.O.3111.1.1.2018

Sp. z o. o.

reprezentowana przez
pełnomocnika

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Na podstawie art. 14j § 1 i § 3 w związku z art. 14a, art. 14b, art. 14c i art. 14k ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 201 ze zm. zwanej dalej o.p.) Burmistrz Sokółki w związku ze złożonym przez Wnioskodawcę wnioskiem z dnia 11 października 2017 r. o wydanie pisemnej interpretacji przepisów prawa podatkowego (data wpływu do tutejszego urzędu: 16 października 2017 r.) stwierdza, że:

1. stanowisko spółki, iż grunty, budynki i budowle wchodzące w skład boczniczy kolejowej podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1785 ze zm.; zwanej dalej u.p.o.l.) jest nieprawidłowe,
2. stanowisko spółki, iż zwolnieniu w podatku od nieruchomości zgodnie z zapisem art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej jest nieprawidłowe.

Uzasadnienie

W dniu 16 października 2017 r. do Urzędu Miejskiego w Sokółce wpłynął wniosek pełnomocnika Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. (zwanej dalej jako Spółka lub Wnioskodawca) o udzielenie pisemnej indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego, co do zastosowania zwolnienia na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. Wnioskodawca oświadczył, że „elementy stanu faktycznego objęte wnioskiem o wydanie interpretacji w dniu złożenia wniosku nie są przedmiotem toczącego się postępowania podatkowego, kontroli podatkowej, kontroli celno-skarbowej oraz że w tym zakresie sprawa nie została rozstrzygnięta co do jej istoty w decyzji lub postanowieniu organu podatkowego”.

W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest wydobywanie żwiru i piasku. Z tego względu w celu zagwarantowania sprawnego transportu różnego rodzaju wydobywanych kruszyw

Spółka przy Kopalni _____ posiada bocznice kolejową _____, która jest bocznica szlakową odgałęziającą się rozjazdem zwyczajnym nr 1 od toru szlakowego _____ na km 4,430 linii _____, nr 40

Bocznice kolejową tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób. W skład bocznicy kolejowej _____ w szczególności wchodzi układ torowy bocznicy.

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określając warunki eksploatacji bocznicy kolejowej _____. Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznice kolejową _____ poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładownych wagonów na/z punktu zdawczo – odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznicy Spółki. W konsekwencji ruch kolejowy pomiędzy stacją Sokółka a punktem zdawczo-odbiorczym na bocznicy może wykonywać jedynie licencjonowany przewoźnik kolejowy. Natomiast przemieszczenia wagonów z rozmontowanych pociągów z punktu zdawczo-odbiorczego na punkty ładowne znajdujące się poza torami zdawczo-odbiorczymi mogą być dokonywane przez licencjonowanego przewoźnika lub przez Spółkę. Wykonywanie przez licencjonowanego przewoźnika manewrów na bocznicy jest możliwe na zlecenie Spółki.

Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy opracowano regulamin przy bocznicy _____. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej _____, za pośrednictwem którego bocznica kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową _____. §.A..

Spółka posiada również świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego potwierdzające zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznicy.

Bocznica kolejowa _____ jest położona na różnych działkach ewidencyjnych, z czego część w ewidencji gruntów i budynków oznaczona jest jako Tk – tereny kolejowe i w całości zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej. Pozostałe działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej w ewidencji gruntów i budynków są różnie oznaczone, inaczej niż Tk. W przypadku tych działek grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej. Działki niezajęte w całości przez elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

Spółka zamierza wykorzystywać bocznice kolejową w opisany powyżej sposób w przyszłości.

W związku z powyższym opisem Wnioskodawca zadał następujące pytania:

1. Czy grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej _____ która stanowi infrastrukturę kolejową oraz jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlegają 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?
2. Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.o.p.o.l obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

Stanowisko Wnioskodawcy:

Spółka stoi na na stanowisku, iż:

1. Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej _____, podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.o.p.o.l,
2. Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.o.p.o.l podlegają

całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy:

Ad. 1

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt u.p.o.l., obowiązującym od 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 Spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435 mm, zwolnienie przedmiotowych obiektów z podatku od nieruchomości na podstawie przepisów 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 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727; zwaną dalej u.t.k.),
- 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 u.t.k.. Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 u.t.k. przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Natomiast zgodnie z załącznikiem nr 1 do u.t.k. 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 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 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 1-1.

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

Dodatkowo należy również wskazać, że celem regulacji wprowadzonych za pomocą ustawy zmieniającej u.t.k. było dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).

Natomiast bocznica kolejowa definiowana jest w przepisie art. 4 pkt 10 u.t.k. zgodnie, z którym przez bocznice 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 włączenia pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż bocznica kolejowa, z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznice kolejowe na gruncie u.t.k., a w konsekwencji, z uwagi na regulacje wprowadzone ustawą zmieniającą u.t.k., stanowią obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym do dnia 31 grudnia 2016 r. bocznice kolejowe nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznice kolejowych Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l..

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniana 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).

W konsekwencji należy stwierdzić, iż zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tegoż warunku zwolnienia dla infrastruktury. Biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, iż obecnie faktyczne udostępnianie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznice kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznicy kolejowej, wszelkie ruchy pociągów oraz manewry dokonywane są przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Jednocześnie, udostępnienie musi nastąpić na rzecz przewoźników kolejowych, czyli zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 u.t.k., na rzecz przedsiębiorców uprawnionych na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usług trakcyjnej.

Biorąc po uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznica kolejowa jest udostępniana podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznica kolejowa wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem w podatku od

nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. – udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Ad 2.

W obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. mogą zostać również budynki oraz grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Przy czym w zakresie gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów w ewidencji 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 u.t.k.. Zgodnie z pkt 12 załącznika do u.t.k. 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 u.p.o.l. 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 zaklasyfikowania w ewidencji.

W opinii Spółki przy wykładni gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej należy zastosować językowa wykładnię pkt 12 załącznika nr 1 do u.t.k., 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 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.

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, bocznice kolejowe, itp. Tym samym zasadne jest stanowisko, iż całe działki ewidencyjne oznaczone jako Tk podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości w przedstawionym stanie faktycznym/opisie zdarzenia przyszłego.

Po rozpatrzeniu stanowiska Wnioskodawcy organ podatkowy zważył, co następuje:

W myśl art. 14b § 1 i 14j o.p. Dyrektor Krajowej Izby 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 § 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.

Stan faktyczny opisany we wniosku jest jedyną informacją, na której może oprzeć się organ podatkowy wydający interpretację. Stąd też opis faktów musi być precyzyjne, ale przede wszystkim wystarczający dla udzielenia odpowiedzi na sformułowane pytanie.

Przepisy o.p. regulują procedurę doprecyzowania stanu faktycznego. Jeśli organ podatkowy nie ma wszystkich informacji niezbędnych do wydania interpretacji, to jest uprawniony, a faktycznie wręcz zobowiązany, do wezwania wnioskodawcy do uzupełnienia wniosku. Tryb udzielania interpretacji

indywidualnych zakłada bowiem, że wszystkie informacje co do stanu faktycznego posiada wyłącznie Wnioskodawca i tylko on jest uprawniony do ich prezentowania.

Organ podatkowy nie może domyslać się lub dopowiadać żadnych faktów ponad te, które są wprost wskazane przez wnioskodawcę. Kwestia ta znajduje uzasadnienie w orzecznictwie sądów administracyjnych, m. in. w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 16 listopada 2011 r. (I SA/Kr 1643/11).

W związku z powyższym organ podatkowy w dniu 07.11.2017 r. zwrócił się do Spółki o doprecyzowanie wniosku, poprzez wyczerpujące przedstawienie zaistniałego stanu faktycznego.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Spółka pismem z dnia 30.11.2017 r. uzupełniła wniosek poprzez doprecyzowanie zapytania, tj: bocznica kolejowa jest wykorzystywana w celu

zagwarantowania sprawnego transportu różnego rodzaju wydobywanych przez Podatnika kruszyw.

W konsekwencji bocznica kolejowa Spółki jest wykorzystywana do realizacji własnych potrzeb transportowych spółki, przy czym potrzeby te realizowane są przez podmiot zewnętrzny –

licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Spółka pragnie wskazać, iż bocznica kolejowa zostanie zakwalifikowana jako bocznica prywatna.

Mając na względzie przedstawiony stan faktyczny oraz zaprezentowane przez Wnioskodawcę własne stanowisko w sprawie, w pierwszej kolejności wskazać należy, iż 30 grudnia 2016 r., weszła w życie ustawa z 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”. Nowelizacja wprowadza zmiany dla podmiotów rynku kolejowego. Zmienia się definicja infrastruktury kolejowej i w związku z tym rozszerza się liczba podmiotów zarządzających infrastrukturą kolejową o użytkowników bocznic kolejowych oraz uprawnionych do skorzystania ze zwolnień podatkowych przewidzianych w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r., o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716, ze zm.). Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych w art. 3 ust. 1 jako podatnika podatku od nieruchomości, wymienia osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne, w tym spółki nieposiadające osobowości prawnej, będące:

1. Właścicielami nieruchomości lub obiektów budowlanych, zastrzeżeniem ust. 3;
2. Posiadaczami samoistnymi nieruchomości lub obiektów budowlanych;
3. Użytkownikami wieczystymi gruntów;
4. Posiadaczami nieruchomości lub ich części albo obiektów budowlanych lub ich części, stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, jeżeli posiadanie:
 - a) wynika z umowy zawartej z właścicielem, Agencją Nieruchomości Rolnych lub z innego tytułu prawnego, z wyjątkiem posiadania przez osoby fizycznej lokali mieszkalnych niestanowiących odrębnych własności,
 - b) jest bez tytułu prawnego, z zastrzeżeniem ust. 2.

Zwolnienie przedmiotowe z art. 7 pkt 1 u.p.o.l. dotyczy gruntów, budynków i budowli wchodzących 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.

Natomiast zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117) przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do w/w ustawy, który stanowi, iż 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 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 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.

Bocznica kolejową zgodnie z art 4 pkt 10 u.t.k. 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.

Przy czym ustawodawca Ustawodawca w art. 4 u.t.k. na potrzeby cytowanej ustawy określił trzy rodzaje infrastruktury:

- infrastruktura kolejowa (art. 4 pkt. 1 u.t.k.) - elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy,
- infrastruktura nieczynna (art. 4 pkt. 1b u.t.k.) - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego,
- infrastruktura prywatna (art. 4 pkt. 1c u.t.k.) - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.

Jednocześnie ustawodawca zdecydował, że do infrastruktury prywatnej przepisy ustawy o transporcie kolejowym stosuje się w ograniczonym zakresie, co wynika z art. 3 ust. 3 u.t.k.. „Przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, 5b-6b, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy”. Zatem do infrastruktury prywatnej nie stosuje się m. in. regulacji zawartych w rozdziale 6 „Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej” ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:

1. rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;
2. przydzieleniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:
 - a) przydzielaniu trasy pociągu,
 - b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych.

3. umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;
4. Umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa z ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

Należy również zwrócić uwagę, że niektóre elementy infrastruktury kolejowej (np. tory kolejowe czy rampy kolejowe) mogą wchodzić w skład obiektu infrastruktury kolejowej i być udostępniane na zasadach rozdziału 6a „Obiekty infrastruktury usługowej” u.t.k..

Po zmianie ustawy o transporcie kolejowym bocznicą kolejową stanowi infrastrukturę kolejową podlegającą udostępnianiu z zastrzeżeniem postanowień ww. ustawy. Zarządca, który będzie udostępniać infrastrukturę kolejową, w tym bocznicę kolejową, zobowiązany jest opracować regulamin sieci określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury kolejowej oraz połączonych z siecią zarządcy obiektów infrastruktury usługowej.

Regulamin sieci powinien zawierać m. in. tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej, zakresie usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunkach ich zapewnienia, a także cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym. Zarządcy infrastruktury zobowiązani są ogłosić Regulamin sieci w sposób zwyczajowo przyjęty w danym przedsiębiorstwie.

Statut sieci kolejowej powinien zostać opublikowany przez zarządców infrastruktury nie później niż do 9 grudnia 2017 r., jego brak jest równoznaczny z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej.

Z opisu przedstawionego przez Wnioskodawcę wynika, że bocznicą kolejową udostępniana jest licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu w celu podstawiania/odbierania składów próżnych oraz ładownych wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego zlokalizowanego na obszarze Spółki w związku z prowadzoną przez nią działalnością gospodarczą. Co prawda wszelkie ruchy pociągów oraz manewry pociągami wykonuje licencjonowany przewoźnik, jednak wyłącznie na zlecenie i do realizacji potrzeb Spółki. Ponadto Wnioskodawca w uzupełnieniu wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej wyraźnie wskazał, iż bocznicą kolejową w statucie sieci kolejowej zostanie zakwalifikowana jako bocznicą prywatną.

Biorąc pod uwagę powyższe należy zauważyć, iż udostępnienie infrastruktury kolejowej nie może odbywać się na innych zasadach niż określone w ustawie o transporcie kolejowym, w świetle której nie dotyczy ono infrastruktury prywatnej, a co się z tym wiąże nie podlega zwolnieniu przewidzianemu w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l.

Infrastruktura prywatna jest określona w art. 4 pkt 1c ustawy o transporcie kolejowym jako infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy, innych niż przewóz osób.

Jest to przypadek, w którym zarządca (użytkownik bocznicy jest szczególnym przypadkiem zarządcy) udostępnia prywatną infrastrukturę kolejową wyłącznie przewoźnikom, którzy realizują przewozy na potrzeby właściciela lub zarządcy bocznicy. Do infrastruktury prywatnej zgodnie z art. 3 ust. 3 o transporcie kolejowym nie stosuje się rozdziału 6, czyli nie podlega ona udostępnianiu w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Zarządca umieszcza w statucie sieci kolejowej również informację o elementach infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej, które są zarządzane przez innego zarządcę.

Reasumując stwierdzić należy, że w obecnym stanie prawnym zwolnienie z podatku od nieruchomości wynikające z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. nie może zostać zastosowane wobec Wnioskodawcy, ponieważ opisana we wniosku bocznicą kolejową jest infrastrukturą kolejową prywatną i zdaniem organu podatkowego nie można uznać jej za udostępnianą licencjonowanemu

przewoźnikom w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym (infrastruktura prywatna nie podlega udostępnianiu). Wobec powyższego stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pkt 1 wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej należy uznać za nieprawidłowe.

Odnosząc się do pytania 2 zawartego we wniosku o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego organ podatkowy stwierdza, że nie zachodzą przesłanki do zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. bocznicy kolejowej Zadworzany, ponieważ zgodnie z art. 3 ust. 3 u.t.k. przepisów ustawy o transporcie kolejowym nie stosuje się w odniesieniu do infrastruktury prywatnej. W związku z powyższym brak jest podstaw do zwolnienia z podatku od nieruchomości działek ewidencyjnych, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej prywatnej.

Niniejsza interpretacja udzielona jest w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji przez organ podatkowy i dotyczy zaistniałego stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym Wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego. Jednocześnie organ podatkowy informuje, że niniejsza interpretacja po usunięciu danych identyfikujących wnioskodawcę zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

POUCZENIE

Zastosowanie się do interpretacji indywidualnej przed jej zmianą 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.

Od niniejszej interpretacji przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku, za pośrednictwem Burmistrza Sokółki w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji (art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi - Dz.U. Z 2017 r. poz. 1369 z późn. zm.).

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Z up. BURMISTRZA
Elżbieta Ziętek
Skarbnik