

F.O.3111.1.1.2018

reprezentowana przez pełnomocnika

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Burmistrz Sokółki 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 roku Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 201 ze zm. zwanej dalej o.p.), po ponownym rozpatrzeniu wniosku
Sp. z o.o. ul. (

z dnia 11 października 2017 roku, doręzonego w dniu 16 października 2017 roku, o udzielenie pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu stosowania prawa podatkowego w indywidualnej sprawie, stwierdza, że stanowisko Wnioskodawcy przedstawione w ww. wniosku – **jest prawidłowe.**

UZASADNIENIE

W dniu 16 października 2017 roku 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 roku o podatkach i opłatach lokalnych (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1785 ze zm.; zwanej dalej u.p.o.l.). 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”.

Burmistrz Sokółki wydając interpretację z dnia 16 stycznia 2018 roku uznał stanowisko Spółki za nieprawidłowe.

Wnioskodawca nie zgadzając się z interpretacją organu podatkowego pismem z dnia 15 lutego 2018 roku (doręczonym 19 lutego 2018 roku) za pośrednictwem Burmistrza Sokółki wniósł skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku na interpretację indywidualną Burmistrza Sokółki z dnia 16 stycznia 2018 roku o numerze F.O.3111.1.1.2018.

Wyrokiem z dnia 6 czerwca 2018 roku Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku rozpoznając skargę pod sygn. akt I SA/Bk 222/18, uchylił zaskarżoną interpretację indywidualną Burmistrza Sokółki z dnia 16 stycznia 2018 roku nr. F.O.3111.1.1.2018 w przedmiocie podatku od nieruchomości.

W dniu 21 sierpnia 2018 roku do organu podatkowego wpłynął odpis prawomocnego wyroku z dnia 06 czerwca 2018 roku ze stwierdzeniem daty jego prawomocności wraz z aktami sprawy.

Burmistrz Sokółki ponownie rozpatrując wnioski z dnia 11 października 2017 roku o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego, biorąc pod uwagę ww. wyrok WSA w Białymstoku, zważył co następuje.

We wniosku o interpretację przepisów prawa podatkowego podatnik przedstawił 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 PKP PLK S.A. nr 40 –

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

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznic kolejowych . Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznice kolejową poprzez podstawianie/odbieranie składów próżnych oraz ładownych wagonów na/z punktu zdawczo – odbiorczego zlokalizowanego na obszarze bocznic Spółki. W konsekwencji ruch kolejowy pomiędzy stacją a punktem zdawczo-odbiorczym na bocznic 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 bocznic jest możliwe na zlecenie Spółki.

Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic opracowano regulamin przy bocznic . Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej , za pośrednictwem którego bocznica kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową .. Spółka posiada również świadectwo bezpieczeństwa wydane przez potwierdzające zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznic.

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 bocznic 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 bocznic 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 bocznicę 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 wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 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 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 kolejowe 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 bocznicą kolejową z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznicę kolejową 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. bocznicę kolejową nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznic 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 bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznic kolejowych / 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 usługi trakcyjnej.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznicą kolejową jest udostępniana podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową wypełniają 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.

Według organu dokonującego interpretacji po uwzględnieniu wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 6 czerwca 2018 roku sygn. akt I SA/Bk 222/18, stanowisko powyższe jest prawidłowe.

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

Powyższy przepis wskazuje, że zwolnieniu podlegają elementy infrastruktury kolejowej, które muszą spełniać co najmniej jeden z trzech warunków wymienionych wyżej. Ustawodawca wprowadził w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. zwolnienie określonej grupy gruntów, budynków i budowli z podatku od nieruchomości przez ich przynależność do infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów u.t.k.. Zgodnie z art. 4 pkt 1 u.t.k. infrastrukturę kolejową tworzą elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy. Z Załącznika nr 1 Wykaz elementów infrastruktury kolejowej, wynika, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy 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 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.

Powyższe wyliczenie jest zamknięte, dlatego literalna wykładnia art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. prowadzi do wniosku, że zwolnieniu będą podlegać wszystkie powyżej wskazane elementy infrastruktury kolejowej (pkt 1-12 załącznika nr 1 do u.t.k.) tworzące część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania, które będą udostępnione przewoźnikowi kolejowemu.

Jak wskazał Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku w wyroku z dnia 6 czerwca 2018 roku syng. akt I SA/Bk 222/18 „udostępnienie infrastruktury kolejowej” „nie wymaga sięgnięcia do u.t.k., tak jak ma to miejsce w przypadku pierwszej przesłanki zwolnienia. Przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l.. Inaczej, przesłankę „udostępnienia infrastruktury kolejowej” należy rozpatrywać zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej. Oznacza to, że skoro ze stanu faktycznego przedstawionego we wniosku o wydanie interpretacji wynika, że infrastruktura kolejowa jest wykorzystywana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego, na podstawie umowy świadczenia usług w zakresie obsługi bocznic kolejowej Spółki, to należy przyjąć, że dana infrastruktura jest udostępniana. Konsekwencją powyższego jest stwierdzenie, że druga przesłanka zwolnienia podatkowego w stanie faktycznym niniejszej sprawy, została spełniona.”

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. może zostać zastosowane wobec wnioskodawcy. Opisana we wniosku bocznic kolejowa zgodnie z załącznikiem nr 1 u.t.k. stanowi infrastrukturę kolejową oraz spełnia jeden z trzech warunków wymienionych w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., gdyż zgodnie z zawartą umową została udostępniona licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.

Odnosząc się do pytania 2 zawartego we wniosku o wydanie interpretacji przepisów prawa

podatkowego organ podatkowy stwierdza, że zachodzą przesłanki do zwolnienia z podatku od nieruchomości całych działek ewidencyjnych, które jedynie w części zajęte są przez elementy infrastruktury kolejowej, ponieważ ustawodawca wyraźnie wskazał w pkt 12 załącznika nr 1 u.t.k., że elementem infrastruktury są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt od 1 do 11 tego załącznika, nie zaś ich części zajęte przez te elementy.

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.).

Z up. BURMISTRZA

Elżbieta Ziętek
Skarbnik