

Radlin, dnia 1 grudnia 2023 r.

Burmistrz Radlina
ul. Rymera 15
44-310 Radlin

FNII.3120.3.00013.2023

.....
.....
.....

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Burmistrz Radlina, działając na podstawie art. 14b, 14c, 14 d i 14j § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa /tekst jedn.: Dz. U. z 2023 r. poz. 2383 / oraz art. 7 ust.1 pkt 1 c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych /tekst jedn.: Dz. U. z 2023 r. poz. 70/ w związku z wnioskiem..... Spółka Akcyjna z dnia..... r. (data wpływu do tutejszego urzędu: r.) o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego

postanawia

1. stanowisko Wnioskodawcy, iż istnieje możliwość skorzystania przez Spółkę ze zwolnienia z PON posiadanych gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli będących bocznicami kolejowymi na podstawie art.7 ust.1 pkt 1c UPOL uznać - **za nieprawidłowe**
2. stanowisko Wnioskodawcy, w zakresie pytania drugiego z powodu tego, że odpowiedź na pytanie drugie jest warunkowana odpowiedzią pozytywną na pytanie pierwsze również uznać - **za nieprawidłowe.**

UZASADNIENIE

W dniu..... r. wpłynął do tutejszego urzędu wniosek S.A. o znaku sprawy: o wydanie pisemnej indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w indywidualnej sprawie dotyczącej podatku od nieruchomości w zakresie, tj.:

1. Czy istnieje możliwość skorzystania przez Spółkę ze zwolnienia z PON posiadanych gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli będących bocznicami kolejowymi na podstawie art.7 ust.1 pkt 1c UPOL?
2. W przypadku gdy odpowiedź na pytanie 1 brzmi TAK, z uwagi na niejasne brzmienie art. 4 pkt 8 UTK definiującego „obszar kolejowy”, zwolnienie to dotyczy całej działki czy też tylko obszaru na którym znajduje się infrastruktura kolejowa?

Stan faktyczny przedstawiony przez Wnioskodawcę w wniosku z dnia r. o numerze :, cyt.:

„..... S.A. (dalej: Spółka lub Wnioskodawca) należy do Spółka jest w posiadaniu na terenie których znajdują się bocznice kolejowe będące własnością Spółki: (...)

między

innymi:

•, która odgałęzia się rozjazdem nr ... w km linii kolejowej –l i rozjazdem nr. w km linii kolejowej nr. – zarządzany przez S.A., (...).

Zarządcą tej infrastruktury kolejowej jest Sp. z o.o. (dalej: Spółka Kolejowa). Wszystkim bocznicom nadany został status infrastruktury prywatnej, tj. wykorzystywanej wyłącznie w celu zaspokojenia potrzeb właściciela. Funkcją Spółki Kolejowej jest alokacja przepustowości linii kolejowej, obiektów infrastruktury usługowej i pobierania opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej. Spółka Kolejowa jest zarządcą oraz tworzy przestrzeń dla uprawnionych przewoźników kolejowych umożliwiających wykonywanie usług przewozowych na konkretnym rynku przewozów towarowych.

Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określają regulaminy pracy bocznic kolejowych. Zarządca sporządził statut sieci kolejowej, który jest dokumentem wiążącym prawnie w zakresie elementów infrastruktury kolejowej. Informuje on o tym, że infrastruktura posiadana przez Spółkę jest wykorzystywana wyłącznie dla potrzeb własnych zarządcy. Każda z bocznic posiada świadectwo bezpieczeństwa. Działalność Spółki Kolejowej jest odseparowana od cyklu produkcyjnego Wnioskodawcy i jest powiązana z rynkiem przewozów kolejowych. Bocznicę kolejową wykorzystuje się do przewozu składów manewrowych związanych z przyjęciem i nadawaniem przesyłek wagonowych na punkcie zdawczo- odbiorczym oraz przewozów w obrębie bocznic. Od 1 stycznia 2022r. brzmienie art.7 ust. 1 pkt 1 UPOŁ uległo zmianie, dodano dwa dodatkowe punkty 1b) i 1c) Punkt 1b) związany jest ze świadczeniem usług na rzecz podróżnych a punkt 1c) zwalnia z PON „grunty inne niż określone w pkt 1-1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 UTK, oraz położone na nich budynki i budowle - z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 UTK, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do UTK.” Jedną z przyczyn wprowadzenia zmiany przepisów dotyczących zwolnienia infrastruktury kolejowej z PON było ograniczenie tego zwolnienia jedynie do przypadków rzeczywistego wykorzystywania infrastruktury kolejowej do prowadzenia działalności na rynku kolejowym. W związku z przedstawionym powyżej stanem faktycznym posiadane przez Spółkę grunty, budynki i budowle podlegają zwolnieniu z PON gdyż stanowią obszar kolejowy i nie są zajęte na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury w rozumieniu art. 5 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym (dalej: UTK)”.
.

Stanowisko Wnioskodawcy przedstawione w wniosku z dnia r. o numerze :, cyt. : „AD.1

W nowelizacji UPOŁ z dnia 01.01.2022r. dodane zostały do art.7 ust. 1 dwa dodatkowe punkty pkt 1b) i pkt 1c). Pkt 1c) przewiduje, że z PON zwolnione są :

„1c) grunty inne niż określone w pkt 1-1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz położone na nich budynki i budowle - z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy”. W/w przepis warunkuje skorzystanie ze zwolnienia z PON koniecznością wykorzystywania gruntów oraz położonych na nich budynków i budowli infrastruktury kolejowej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art.5 ust. 1 UTK. Samo pojęcie „zarządca infrastruktury”

zdefiniowane zostało w art. 4 pkt 7 UTK jako: „podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora”. Zarządcą infrastruktury kolejowej należącej do Spółki w myśl przywołanego przepisu jest Potwierdza to okoliczność, że sporządziła statut sieci

kolejowej dla bocznic Wnioskodawcy nadając im status infrastruktury kolejowej prywatnej i tym samym wykonuje zadania zarządcy. Zadania zarządcy infrastruktury kolejowej wymienione zostały w art. 5 ust. 1 UTK. Dodatkowo w przypadku infrastruktury prywatnej zadania zarządcy modyfikuje art. 3 ust. 3 UTK. Do zarządcy takiej infrastruktury nie stosuje się w myśl przywołanego przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i f oraz pkt 1a lit. a UTK. Oznacza to, że zarządca infrastruktury prywatnej nie wykonuje zadań polegających na wykonywaniu funkcji podstawowych oraz udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat. Jak wynika z przywołanych regulacji Spółka Kolejowa jako zarządca infrastruktury należącej do Wnioskodawcy wykonuje zadania wymienione w art. 5 ust. 1 UTK przewidziane dla infrastruktury prywatnej. Nadał on bowiem w statucie sieci kolejowej status bocznic kolejowej zarządzanej przez siebie infrastrukturze Spółki oraz określił elementy tej infrastruktury jako infrastrukturę prywatną (zadania przewidziane w art. 5 ust. 1 pkt 1a lit. b UTK). Ponadto wydane dla bocznic Wnioskodawcy świadectwa bezpieczeństwa potwierdzają, że możliwe jest prowadzenie na nich ruchu kolejowego za który odpowiada zarządca (zadanie przewidziane w art. 5 ust. 1 pkt 1a lit b UTK). Jako zarządca infrastrukturyjest również odpowiedzialna za utrzymanie tej infrastruktury, w tym zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w jej skład, udział w rozwoju infrastruktury kolejowej oraz jej odnowienie.

Po stwierdzeniu, że Spółka Kolejowa może wykonywać zadania zarządcy wymienione w art. 5 ust. 1 UTK w odniesieniu do infrastruktury prywatnej należącej do Wnioskodawcy Spółka dokonała głębokiej analizy pod kątem ustalenia, czy ta infrastruktura jest zajęta „wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury”. I tak w odniesieniu do budynków i budowli wchodzących w skład bocznic kolejowych Spółki, które odpowiadają obiektom wymienionych w punktach 1-11 Załącznika 1 do UTK zbadano czy mogą one podlegać omawianemu zwolnieniu z PON. Warunkiem było tutaj ich wykorzystywanie wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, tj. prowadzenia ruchu kolejowego oraz czynności związanych z utrzymaniem, eksploatacją, rozbudową i odnowieniem infrastruktury kolejowej (art.5 ust. 1 UTK). Zadania te korelują z podstawową działalnością, która zgodnie z KRS sklasyfikowana jest kodem PKD 52.21.Z „Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy”. Kod ten obejmuje m.in. działalność związaną z przewozem osób lub towarów realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny, działalność wspomagającą przewozy świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp., terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków. Warto przy tym zaznaczyć, że działalność sklasyfikowana pod kodem PKD 52.21.Z jest zgodnie z KRS również przeważającą działalnością S.A., czyli największego zarządcy infrastruktury kolejowej w kraju. Wobec powyższego budynki i budowle zarządzane przez Spółkę Kolejową oraz stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do prowadzenia ruchu kolejowego oraz czynności związanych z utrzymaniem, eksploatacją rozbudową i odnowieniem infrastruktury kolejowej podlegają omawianemu zwolnieniu z PON. Nie ma tutaj znaczenia, że ta infrastruktura kolejowa funkcjonuje w związku z wykonywaniem przez Wnioskodawcę działalności produkcyjnej, ponieważ nie jest zajęta na jej potrzeby. Działalność Spółki rodzajowo różni się od działalności związanej z ruchem kolejowym i utrzymaniem infrastruktury kolejowej i do tego rodzaju działalności obiekty takie jak tory czy rozjazdy kolejowe są nieprzydatne. Stąd zarządza nimi wyspecjalizowany podmiot tj.

.....
Odmienna sytuacja zachodzi w odniesieniu do gruntów, rozumianych jako całe działki ewidencyjne stanowiące zgodnie z pkt 12 Załącznika do UTK infrastrukturę kolejową. W tym przypadku po analizie Spółki nie wszystkie działki ewidencyjne przez które przebiega infrastruktura kolejowa uznane są za w całości zajęte wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury. Występują działki/gruntu, gdzie równolegle prowadzona jest również działalność operacyjna Wnioskodawcy i te grunty w ocenie Spółki nie podlegają zwolnieniu z PON. Z kolei dla działek/gruntów, gdzie nie jest prowadzona żadna inna działalność, za grunty podlegające zwolnieniu Spółka uznała jedynie powierzchnie zajęte bezpośrednio przez infrastrukturę kolejową wymienioną w punktach 1-11 Załącznika 1 do UTK oraz powierzchnię donich przylegającą, która musi pozostać niezabudowana

z uwagi na regulacje dotyczące bezpieczeństwa. Podsumowując po dokonaniu przez Wnioskodawcę analizy możliwości zwolnienia z PON infrastruktury kolejowej po nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, która weszła w życie od 1 stycznia 2022r., w ocenie Spółki możliwe jest skorzystanie ze zwolnienia w oparciu o art. 7 ust. 1 pkt 1c) UOPOL spełniając przesłanki w odniesieniu do:

- budowli i budynków stanowiących infrastrukturę kolejową w rozumieniu Załącznika 1 do UTK, które zajęte są wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy, tj. prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania, rozwoju i odnowienia infrastruktury kolejowej,*
- części działek/gruntów (nie całych powierzchni działek/gruntów) zajętych bezpośrednio przez powyższe budowle i budynki oraz niezbędnych do funkcjonowania bocznic ze względów bezpieczeństwa, z wyłączeniem działek gruntów na których poza działalnością zarządcy infrastruktury prowadzona jest działalność operacyjna Wnioskodawcy".*

AD.2

„W myśl przepisu w postaci art. 7 ust.1 pkt 1c UPOL zwolnione z PON są „grunty inne niż określone w pkt 1-1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 UTK, oraz położone na nich budynki i budowle z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy lub świadczenia usług operatora obiektu infrastruktury usługowej o których mowa w ust. 2 i 3 Załącznika 2 do tej ustawy”. Zgodnie z art. 4 pkt 8 UTK obszar kolejowy to: „powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej przewozu osób i rzeczy.” Droga kolejowa to natomiast: „tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot” (art.4 pkt 1a UTK). Jak wynika z powyższych definicji obszarem kolejowym jest powierzchnia gruntów określana działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika 1 do UTK o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego czy zarządza nimi ten sam podmiot. Dodatkowo do obszaru kolejowego zalicza się powierzchnie gruntów, na której znajdują się budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. W ocenie Spółki odnosząc się do art. 7 ust. 1 pkt 1c UPOL zwolnieniu nie podlegają całe działki ewidencyjne, ale jedynie ich części na których znajduje się infrastruktura kolejowa oraz niezajęte na wykonywanie działalności innej niż zarządzanie bocznicami kolejowymi”.

Oświadczenie Wnioskodawcy:

Wnioskodawca złożył w wniosku z dnia r. o numerze :, oświadczenie o następującej treści, cyt.:

„Ponadto iż jesteśmy świadomi treści art. 233 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138 z późniejszymi zmianami), zgodnie z którym: „Kto składając zeznanie mające służyć za dowód w postępowaniu sądowym lub innym postępowaniu prowadzonym na podstawie ustawy zeznaje nieprawdę lub zataja prawdę podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”. Będąc świadomymi odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 w zw. z § 6 Kodeksu Karnego za składanie fałszywych oświadczeń, składamy, stosownie do treści art. 14b § 4 Ordynacji Podatkowej, oświadczenie następującej treści: „Oświadczamy, 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.”

Po rozpoznaniu wniosku z dnia 2023 r. Burmistrz Miasta Radlina wyjaśnia co następuje, otóż w świetle obowiązującego stanu prawnego stanowisko Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej przedstawionego stanu faktycznego uznaje się za:

1. w zakresie pytania pierwszego stanowisko Wnioskodawcy, iż istnieje możliwość skorzystania przez Spółkę ze zwolnienia z PON posiadanych gruntów stanowiących obszar kolejowy oraz położonych na nich budynków i budowli będących bocznicami kolejowymi na podstawie art.7 ust.1 pkt 1c UPOL uznaje się - za nieprawidłowe

2. stanowisko Wnioskodawcy, w zakresie pytania drugiego z powodu tego, że odpowiedź na pytanie drugie jest warunkowana odpowiedzią pozytywną na pytanie pierwsze również uznać - za nieprawidłowe.

I. Udzielenie odpowiedzi na pytania Wnioskodawcy wymaga wyjaśnienia stanu faktycznego, a w konsekwencji tego również stanu prawnego wniosku. Wnioskodawca oświadczył, że zarządcą infrastruktury kolejowej jest Sp. z o.o. Wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej dotyczy bocznicy kolejowej:, która odgałęzia się rozjazdem nr w km linii kolejowej - i rozjazdem nr w km linii kolejowej nr ... - zarządzany przez S.A. Kwestią wymagającą wyjaśnienia jest to czy rzeczywiście ww. spółka kolejowa jest zarządcą infrastruktury kolejowej wobec tej bocznicy.

Na wezwanie organu z dnia 29 września 2023 r. do przedłożenia Statutu Sieci Kolejowej (o którym jest mowa w treści wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej z dnia 2023 r. o znaku sprawy) podatnik przedłożył w dniu 2023 r. Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej dla użytkownika bocznicySp. z o.o.

We wniosku podatnik napisał, że Sp. z o.o. może wykonywać zadania wymienione w art. 5 ust. 1 UTK w odniesieniu do infrastruktury prywatnej należącej do Wnioskodawcy, ale dostarczony dokument nie potwierdza tego.

Art. 5 ust.2a UTK stanowi: „Zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe 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.”

Przedłożony regulamin pracy bocznicy kolejowej dla użytkownika bocznicy kolejowej uzgodniono na styku działalności z Zarządcą Infrastruktury kolejowej S.A. Podstawą opracowania regulaminu jest wymóg zawarty w art. 19 ust. 3 pkt 4 u.t.k.

Przepis ten stanowi, że prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznicy kolejowej, jeżeli przedstawi on regulamin pracy bocznicy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznica kolejowa jest połączona. Regulamin jest zatem innym aktem prawnym niż statut sieci. Podatnik nie potwierdził, że bocznica stanowi część sieci kolejowej zarządzanej przez zarządcę.

II. Art. 7 ust.1 pkt 1- pkt 1 c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 70), zwanej dalej „UPOL” stanowi:

„1.Zwalnia się od podatku od nieruchomości:

1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) lub obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 tej ustawy, w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5

ust. 1 tej ustawy, lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy, jeżeli:

a) ta infrastruktura kolejowa lub ten obiekt infrastruktury usługowej są:

– udostępniane przewoźnikom kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6-6b tej ustawy lub - wykorzystywane do przewozu osób, lub

b) ta infrastruktura kolejowa:

– tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm lub

– stanowi infrastrukturę nieczynną w rozumieniu art. 4 pkt 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;

1a) grunty, budynki i budowle pozostałe po likwidacji linii kolejowych lub ich odcinków - do czasu przeniesienia ich własności lub prawa użytkowania wieczystego - nie dłużej jednak niż przez 3 lata od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym stała się ostateczna decyzja lub weszło w życie rozporządzenie, wyrażające zgodę na likwidację linii lub ich odcinków, wydane w trybie przewidzianym w przepisach o transporcie kolejowym - z wyjątkiem zajętych na działalność inną niż działalność, o której mowa w przepisach o transporcie kolejowym;

1b) grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia przez przewoźnika kolejowego w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym albo operatora stacji pasażerskiej w rozumieniu art. 4 pkt 54 tej ustawy usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych;

1c) 14 grunty inne niż określone w pkt 1-1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz położone na nich budynki i budowle - z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy”.

Przepisy powyższe zostały wprowadzone ustawą z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2192). W opinii prawnej załączonej do projektu ustawy możemy wyczytać:

„Zasadniczym celem projektowanej ustawy jest „uszczelnienie systemu zwolnień z podatku od nieruchomości” (ograniczenie możliwości korzystania ze zwolnienia przez podmioty wykorzystujące grunty kolejowe do prowadzenia innej działalności gospodarczej), rozszerzenie zakresu zwolnienia o grunty, budynki i budowle wykorzystywane do usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych oraz stanowiących „zaplecze” podmiotów sektora kolejowego.” - Ocena skutków regulacji zawartych w rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk nr 1729) - dr Jacek Kulicki

III. W celu dokonania językowej wykładni art. 7 ust. 1 pkt 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zgadzając się z Wnioskodawcą trzeba wyjaśnić trzy przesłanki umożliwiające zwolnienie z podatku od nieruchomości wynikające z tego przepisu. Zwolnieniu będą podlegać grunty oraz znajdujące się na nich budynki i budowle:

1) inne niż określone w art. 7 ust. 1 pkt 1-1b UPOL,

2) stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), zwaną dalej „u.t.k.”,

3) niezajęte na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy.

Ad. 1) Organ zgadza się z Wnioskodawcą, że żadna z wymienionych w art. 7 pkt 1- 1b UPOL przesłanek zwolnienia z podatku od nieruchomości wobec gruntów, budynków i budowli, na których znajduje się bocznica nie znajduje zastosowania.

Ad. 2) U.t.k. wprowadza definicję obszaru kolejowego, drogi i linii kolejowej, boczniczy kolejowej, zarządcy infrastruktury kolejowej i użytkownika boczniczy kolejowej.

Artykuł 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym stanowi:

„obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”.

Z kolei w pkt 10 tego artykułu definiowana jest bocznicza kolejowa 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. Linia kolejowa to - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Pkt 7 cytowanego artykułu stanowi, że zarządcą infrastruktury jest podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Natomiast zgodnie z pkt 10a tego artykułu użytkownikiem boczniczy kolejowej jest podmiot zarządzający bocznicą kolejową.

Istotne w sprawie jest rozstrzygnięcie, czy powierzchnia gruntu, na której znajduje się bocznicza stanowi obszar kolejowy. Bocznicza jest drogą kolejową, ale nie jest przeznaczona do *zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy*.

Pojęcie boczniczy różni się od pojęcia linii kolejowej. Zarówno linia kolejowa jak i bocznicza są drogami kolejowymi. Bocznicza jest połączona z linią kolejową, zatem nie może wchodzić w jej skład. Bocznicza łączy się więc z linią kolejową, jednak nie jest jej częścią. Leży poza obrębem linii kolejowej. Droga kolejowa z zestawienia tych dwóch definicji może być więc linią kolejową lub bocznicą. Tak wypowiedział się NSA w wyroku z dnia 10 lutego 2016 r. o sygn. II FSK 15/16. Ustawodawca w załączniku nr 1 do u.t.k. zatytułowanym: WYKAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ustalił, że: *„w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, boczniczy kolejowej lub innej drogi kolejowej”.* Potwierdza to dodatkowo, że ustawodawca rozróżnia bocznicę kolejową od linii kolejowej.

W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 18 stycznia 2023 r. o sygn. I SA/Lu 448/22 przedstawione jest stanowisko SKO o następującej treści: *„Zdaniem SKO, skoro w u.t.k. ustawodawca zawarł definicję legalną m.in. pojęć "linia kolejowa" i "bocznicza kolejowa", to bez uzasadnionych powodów nie powinno się od nich odstępować. W konsekwencji pojęcia bocznicza kolejowa oraz linia kolejowa to dwa różne pojęcia. Wynika z nich, że linie kolejowe i bocznicze kolejowe są drogami kolejowymi, jednakże wyrażenie, że bocznicza jest połączona z linią kolejową nakazuje przyjąć, że nie wchodzi w skład linii kolejowej. Bocznicza łączy się z linią kolejową, jednak nie jest jej częścią. W świetle postanowień art. 4 pkt 2 u.t.k. linia kolejowa jest jednocześnie drogą kolejową, albowiem ustawodawca wyraźnie i wprost wskazał na taki jej charakter, natomiast w świetle postanowień art. 4 pkt 10 u.t.k. dokonał rozdzielania tych dwóch pojęć. Tym samym przyjęto, że jakkolwiek każda linia kolejowa jest drogą kolejową, to nie każda droga kolejowa jest linią kolejową. Istnieją zatem takie drogi kolejowe, które są liniami kolejowymi, jak również takie drogi kolejowe, które liniami kolejowymi nie są. Przy tym do tej drugiej kategorii należą właśnie bocznicze kolejowe. Powyższe wnioski o odrębności linii kolejowej od boczniczy podzielił również biegły sądowy w dołączonej przez skarżących do akt sprawy opinii technicznej, w której czytamy, iż: "tory kolejowe są infrastrukturą kolejową bez względu na to, czy wchodzi w skład boczniczy, czy linii kolejowej". (...)Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy - zdaniem SKO - wskazuje wbrew stanowisku odwołania, że sporna budowla stanowi bocznicę kolejową, a nie linię kolejową. Na przedmiotowej nieruchomości znajdują się tory kolejowe (bocznicowe) zlokalizowane na boczniczy kolejowej, tym samym należąca do skarżących budowla stanowi*

bocznice kolejową, a nie linię kolejową, w związku z czym zajęte pod nią grunty nie podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. c u.p.o.l.” To stanowisko potwierdził sąd administracyjny orzekający w sprawie.

Ad.3) Jako nietrafne należy również uznać stanowisko Wnioskodawcy wskazane w treści wniosku, o niezajęciu gruntów, na których położona jest bocznica na prowadzenie działalności gospodarczej innej niż wykonywanie zadań zarządcy. Wnioskodawca oświadczył, że działalność spółki kolejowej jest odseparowana od cyklu produkcyjnego. Bocznice kolejowe wykorzystuje się do przewozu składów manewrowych związanych z przyjęciem i nadawaniem przesyłek wagonowych na punkcie zdawczo-odbiorczym oraz przewozów w obrębie bocznic. W sytuacji, jeżeli jest przewożony towar – to nie można twierdzić, iż nie stanowi to elementu produkcji. Bowiem odbywa się to na terenie jednego zakładu. W tym miejscu należałoby zadać pytanie czy podatnik mógłby prowadzić swą działalność bez korzystania z bocznic kolejowej. Wydaje się oczywiste, że ta infrastruktura jest zajęta na potrzeby podatnika.

Co więcej w treści punktu 6 Regulaminu Bocznic Kolejowej dla użytkownika bocznicy..... Sp.z o.o., wskazano:

„Bocznica kolejowa służy do:

- a) przyjmowania przesyłek wagonowych,*
- b) zdawania próżnych wagonów po wyladunku*
- c) przyjmowania próżnych wagonów zamówionych pod załadunek*
- d) wysyłania przesyłek wagonowych etc.”.*

Warto przedstawić Stanowisko Prezesa UTK z dnia 19 stycznia 2023 r. w sprawie zwolnienia infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej z podatku od nieruchomości – po nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych cyt.: *„W przypadku wykorzystywania gruntów, budynków lub budowli do działalności innej niż związanej z transportem kolejowym, ww. zwolnienie nie będzie mogło mieć zastosowania.*

Z uzasadnienia do nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, wynika, że ww. przepis pozwala także na zwolnienie od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli, które: nie są wykorzystywane do żadnej działalności, a są utrzymywane jako „rezerwa” gruntów, budynków i budowli na potrzeby rozwoju sektora kolejowego, w tym przyszłych inwestycji⁴. Zgodnie z zacytowaną wyżej definicją obszaru kolejowego, możliwe jest zatem zwolnienie z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli, które w przyszłości mogą wykorzystać takie grunty i budynki na działalność związaną z sektorem kolejowym. Jednocześnie wprowadza się wyjątek, w którym prowadzenie na takim gruncie działalności gospodarczej innej niż „kolejowa” będzie skutkowało brakiem zwolnienia od podatku od nieruchomości”.

Ponadto warto przytoczyć wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 26 września 2023 r. o sygn. I SA/Rz 272/23: *„Nadto, organ odwoławczy zwrócił uwagę, że przedmiotem sporu jest infrastruktura prywatna przedsiębiorcy wykonującego na niej przewozy. Infrastruktura prywatna to z kolei infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób. Zwolnienie tej infrastruktury podatnika, która jest źródłem jego przychodów, stanowiłoby niczym nieuzasadnioną pomoc w prowadzeniu działalności gospodarczej w stosunku do innych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Według organu odwoławczego od 2022 r. infrastruktura prywatna, w tym bocznic kolejowe wykorzystywane wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób, nie może korzystać ze zwolnienia. Nie budziło wątpliwości Kolegium, że podatnik nie realizuje przewozu osób, tylko przedmiotem jego działalności jest naprawa i konserwacja pojazdów kolejowych.”*

IV. Podatnik również zadał drugie pytanie o następującej treści :

"2. W przypadku gdy odpowiedź na pytanie 1 brzmi TAK, z uwagi na niejasne brzmienie art. 4 pkt 8 UTK definiującego „obszar kolejowy”, zwolnienie to dotyczy całej działki czy też tylko obszaru na którym znajduje się infrastruktura kolejowa?"

Wobec negatywnej odpowiedzi na pytanie pierwsze, również odpowiedź na pytanie drugie jest negatywna.

V. Ponadto dokonując analizy złożonego wniosku o wydanie interpretacji, tut. organ podatkowy nie mógł również pominąć w swoich rozważaniach braku notyfikacji przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Por. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 19 października 2021 r. o sygn. I SA/Rz 563/21 – uzasadnienie prawne:

„Organ interpretacyjny stwierdził bowiem, że rzeczone zwolnienie od podatku, uwalniające spółkę od ciężaru fiskalnego na rzecz budżetu podmiotu publicznego (jednostki samorządu terytorialnego), wypełnia przesłanki do uznania go za pomoc publiczną. Sąd ocenę tę zaaprobował. Wymagało to zatem dokonania oceny dopełnienia przez krajowego ustawodawcę wymagań określonych w przepisach art. 107 i 108 TFUE. Kwestia "wszelkiej pomocy przyznawanej przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom", o jakiej mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, która "jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi", wymagała w przedstawionych przez spółkę okolicznościach zdarzenia przeszłego zbadania, czy nie została wprowadzona w sposób niedozwolony ("niezgodny z prawem"). Ustalanie reguł konkurencji niezbędnych do funkcjonowania rynku wewnętrznego, z którą ściśle wiąże się zagadnienie pomocy publicznej dla przedsiębiorstw, zostało bowiem na zasadzie wyłączności powierzone Unii (art. 3 ust. 1 lit. b) TFUE). Jak natomiast wynika z motywu 5 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wszelkie plany przyznawania nowej pomocy mają być zgłaszane Komisji i nie mogą zostać wprowadzone w życie przed zatwierdzeniem ich przez Komisję."

VI. Organ w oparciu o przepisy ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych stwierdza, że podatnik nie ma prawa do zwolnienia od podatku od nieruchomości posiadanych gruntów, na których usytuowana jest bocznica kolejowa oraz położone na nich budynki i budowle. Grunty te nie stanowią obszaru kolejowego w rozumieniu u.t.k., ponadto nie są zajęte wyłącznie na potrzeby zarządcy infrastruktury.

Z uwagi na negatywną odpowiedź na pytanie pierwsze podatnik nie ma prawa do zwolnienia całych działek gruntu, na których znajduje się bocznica.

Niniejsza interpretacja jest udzielona w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień złożenia zapytania w organie podatkowym i dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez wnioskodawcę.

Jednocześnie informuję się, iż niniejsza interpretacja po usunięciu danych identyfikujących wnioskodawcy oraz inne podmioty wskazane w treści interpretacji zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

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 Gliwicach, ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 2, 44-100 Gliwice za pośrednictwem organu, którego działanie, bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania jest przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ustawy z 30.08.2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – dalej jako p.p.s.a.).

Skargę wnosi się w dwóch egzemplarzach (art. 47 § 1 p.p.s.a.) na adres urzędu obsługującego Burmistrza Radlina, ul. Rymera 15, 44-310 Radlin, lub drogą elektroniczną na adres Elektronicznej Skrzynki Podawczej Urzędu Miasta Radlin na platformie ePUAP lub w skrzynce e-doręczenia Urzędu Miasta Radlin (art. 54 § 1a p.p.s.a.), w terminie 30 dni od dnia doręczenia skarżącemu niniejszej interpretacji – tj. aktu, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a (art. 53 § 1 p.p.s.a.). W przypadku pism i załączników wnoszonych w formie dokumentu elektronicznego odpisów nie dołącza się (art. 47 § 3 p.p.s.a.).

Zgodnie z art. 57a p.p.s.a. skargę na pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego wydaną w indywidualnej sprawie, opinię zabezpieczającą, opinię, o której mowa w [art. 119zzl § 1](#) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, i odmowę wydania tych opinii 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.

Burmistrz Radlina
mgr Barbara Magiera

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

.....
/podpis osoby upoważnionej/

Otrzymują:

1. 1 x adresat (ePUAP)
2. 1 x aa.