

**PREZYDENT
MIASTA RZESZOWA**

FN-W.3120.6.1.2017

Rzeszów, 16.10.2017 r.

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Na podstawie art. 14j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r., poz. 201 z późniejszymi zmianami) Prezydent Miasta Rzeszowa stwierdza, że stanowisko przedstawione we wniosku z 11.07.2017 r. (data wpływu 17.07.2017r.)

z siedzibą
reprezentowanej przez pełnomocnika ogólnego
a, o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego
dotyczących zwolnienia z podatku od nieruchomości, na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1785; zwanej dalej: u.p.o.l.) boczniczy kolejowej i całych działek ewidencyjnych, na których faktycznie znajduje się elementy infrastruktury kolejowej – **jest prawidłowe.**

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 14j § 1 ww. ustawy Ordynacja podatkowa, stosownie do swojej właściwości interpretacje indywidualne wydaje wójt, burmistrz (prezydent miasta), starosta lub marszałek województwa.

W dniu 17.10.2017 r.

ka złożyła wniosek o wydanie pisemnej interpretacji
przepisów prawa podatkowego.

W związku z wątpliwościami Prezydenta Miasta Rzeszowa co do umocowania Pana _____ pełnomocnika ogólnego, wezwał on Wnioskodawcę pismem _____ z 20.07.2017 r. do przedłożenia dokumentu potwierdzającego pełnomocnictwo. Pismo zostało doręczone 7.08.2017 r., natomiast Wnioskodawca pismem z 11.08.2017 r. potwierdził prawidłowość umocowania i przesłał kopię zgłoszonego pełnomocnictwa. Tym samym zostały spełnione wszystkie wymogi formalne wniosku.

W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

Wnioskodawca w ramach prowadzi działalność gospodarczą v

Spółka jest użytkownikiem bocznic kolejowej ..., odgałęziającej się w stacji ... państwa). Za początek bocznic ... przyjmuje się początek (styk szyn przed iglicą) ... do bocznic ... ze stacji odbywa się rozpoczynającym się od początku rozj ... acji i kończy na rozjeździe nr ... na terenie bocznic. Bocznicę 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 bocznic. Spółka posiada również świadectwa dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych oraz budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego. Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic opracowano Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej Wskazany regulamin został uzgodniony z

Bocznica kolejowa ... jest udostępniana przewoźnikom kolejowym w celu podstawiania składów z węglem na tory zdawczo-odbiorcze bocznic oraz obsługi dostaw zboża dla innego, niepowiązanego ze Spółką podmiotu gospodarczego, którego bocznic kolejowa odgałęzia się od bocznic Spółki. Mianowicie, bocznic kolejowa odgałęzia

Z uwagi na brak bezpośredniego połączenia sąsiadującej bocznic kolejowej z linią kolejową, bez wykorzystania bocznic kolejowej ..., podmiot gospodarczy będący właścicielem bocznic sąsiadującej nie miałby możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o transport kolejowy. Z tego względu Spółka rozważa zakwalifikowanie bocznic kolejowej ... jako bocznic ogólnodostępnej.

Obecnie bocznic kolejowa ... udostępniana jest licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wchodzącemu w skład grupy, wykonującemu ruch pociągów po torach zdawczo-odbiorczych dla Spółki oraz dla użytkownika bocznic. Dodatkowo Spółka ma obowiązek organizacji ruchu kolejowego na bocznic ... oraz eksploatację całej infrastruktury kolejowej, w sposób zapewniający bezpieczeństwo na bocznic kolejowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jednocześnie inny podmiot (nieposiadający licencji na wykonywanie przewozów kolejowych ani licencji na świadczenie usługi trakcyjnej) usługowo wykonuje manewry na bocznic kolejowej

przepisami. Jednocześnie inny podmiot (nieposiadający licencji na wykonywanie przewozów kolejowych ani licencji na świadczenie usługi trakcyjnej) usługowo wykonuje manewry na bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa, 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 u.p.o.l.?

Idencyjnych, z czego jedna z nich w ewidencji gruntów i budynków oznaczona jest jako Tk i w całości zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej. Pozostałe działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej w ewidencji gruntów i budynków są oznaczone jako dr, Tr, Ba, Bp, Rlla. 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 bocznice kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

W związku z powyższym, zadano następujące pytanie:

W związku z przedstawionym powyżej opisem stanu faktycznego, Wnioskodawca zwraca się z pytaniem:

- 1) Czy bocznica kolejowa, 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 u.p.o.l.?
- 2) Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

Zdaniem Wnioskodawcy:

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 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:

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

Zwolnienia podatkowe stanowią wyjątek od zasady równości i powszechności ciążenia 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 przepisu 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; dalej: UTK),
- b) infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub służy do przewozu osób.

W celu ustalenia zakresu przedmiotowego zwolnienia należy zatem w pierwszej kolejności określić elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej na podstawie UTK. Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 UTK przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Natomiast zgodnie z załącznikiem nr 1 do UTK w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) toru 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: podstawy, kable zasilające pomiędzy podstawami 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 1-11.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej zostały wprowadzone ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923; dalej: ustawa zmieniająca UTK). Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy zmieniającej UTK w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w UTK. Ponadto zaproponowana zmiana miała na celu dostosowanie 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 UTK było dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 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 UTK, zgodnie z którym, przez bocznice kolejową należy rozumieć wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową, połączoną 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.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż bocznica kolejowa Spółki z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznice kolejową na gruncie UTK, a w konsekwencji, z uwagi na regulacje wprowadzone ustawą zmieniającą UTK, 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 bocznicy kolejowej 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

udostępnienie infrastruktury, wypełniające warunki zwolnienia, należy rozumieć jako umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznice kolejową. Spółka obecnie udostępnia bocznice kolejową

- 1) licencjonowanym przewoźnikom kolejowym w celu realizacji potrzeb Spółki oraz
- 2) licencjonowanym przewoźnikom kolejowym w celu realizacji potrzeb użytkownika sąsiadującej bocznicy kolejowej, nieposiadającej bezpośredniego połączenia z linią kolejową.

Z uwagi na powyższe Spółka rozważa zakwalifikowanie bocznicy kolejowej Rzeszów jako bocznicy ogólnodostępnej.

Dodatkowo udostępnienie infrastruktury w każdym przypadku musi nastąpić na rzecz przewoźników kolejowych, czyli, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 UTK, na rzecz przedsiębiorców uprawnionych na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznica kolejowa jest udostępniana podmiotom zewnętrznym - licencjonowanym przewoźnikom, dokonującym ruchu kolejowego po infrastrukturze bocznicowej Spółki w celu zaspokojenia potrzeb Spółki oraz w celu obsługi sąsiadującej bocznicy kolejowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznica kolejowa Spółki 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 UTK. Zgodnie z pkt 12 załącznika nr 1 do UTK w skład infrastruktury kolejowej wchodzi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Należy również zwrócić uwagę, iż z przepisu art. 7 ust. 1 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 językową wykładnię pkt 12 załącznika nr 1 do UTK, 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*.

Za zasadnością powyższego przemawia również fakt, iż w takim przypadku zwolnienie z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej w zakresie gruntów, z uwagi na cel oraz podstawy wprowadzenia nowego zakresu zwolnienia, działałoby na tożsamych zasadach jak zwolnienie z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego z przepisu art. 8 UTK, zgodnie z którym grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Zasadność objęcia zwolnieniem z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego całej działki ewidencyjnej zajętej przez elementy infrastruktury kolejowej nie budziła wątpliwości sądów powszechnych. Przykładowo SO w Gliwicach w wyroku z dnia 10 grudnia 2014 roku, sygn. II C 115/12 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), położone 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*.

Spółka stoi na stanowisku, iż przedmiotowa kwestia powinna zostać w analogiczny sposób rozstrzygnięta na gruncie podatku od nieruchomości, mianowicie w przypadku posadowienia na działce elementów infrastruktury kolejowej zwolnieniu powinna podlegać cała działka ewidencyjna. W ten sposób system zwolnień dla infrastruktury kolejowej stanowiłby jednolitą, spójną całość, przejrzystą dla podmiotów gospodarczych wykorzystujących transport kolejowy w działalności gospodarczej, co w dalszej kolejności pozwoliłoby na rozwój tego rodzaju transportu oraz ograniczenie transportu drogowego w ramach działalności gospodarczej, w szczególności materiałów ciężkich.

W ocenie Prezydenta Miasta Rzeszowa:

W świetle obowiązującego stanu prawnego stanowisko Wnioskodawcy dotyczące zwolnienia z podatku od nieruchomości, na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. bocznic kolejowej i całych działek ewidencyjnych, na których faktycznie znajduje się elementy infrastruktury kolejowej – jest prawidłowe.

Zgodnie z art. 14c § 1 ww. ustawy Ordynacja podatkowa interpretacja indywidualna zawiera wyczerpujący opis przedstawionego we wniosku stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego oraz ocenę stanowiska wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem prawnym tej oceny. Można odstąpić od uzasadnienia prawnego, jeżeli stanowisko wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie.

Na tle przedstawionego stanu faktycznego Prezydent Miasta Rzeszowa stwierdza, że stanowisko Wnioskodawcy jest w pełnym zakresie prawidłowe.

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

POUCZENIE

Stronie przysługuje prawo wniesienia skargi na interpretację z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie, ul. Kraszewskiego 4A, 35 – 016 Rzeszów, w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej 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).

Skargę do WSA wnosi się w dwóch egzemplarzach (art. 47 ww. ustawy), za pośrednictwem Prezydenta Miasta Rzeszowa (art. 54 § 1 ww. ustawy).

**PREZYDENT
MIASTA RZESZOWA**

dr h. c. Tadeusz Ferenc