



Znak sprawy:

M:

Poznań, 19 grudnia 2018 r.

INTERPRETACJA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Prezydent Miasta Poznania na podstawie art. 14j § 1 i 3 w zw. z art. 14b, art. 14c i art. 14j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 800 ze zm.), w odpowiedzi na wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej z dnia 23 stycznia 2018 r. (data wpływu), w sprawie udzielenia pisemnej interpretacji w zakresie zastosowania przepisów w zakresie zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości infrastruktury kolejowej w zakresie pytania pierwszego

postanawia uznać stanowisko Wnioskodawcy wyrażone we wniosku za prawidłowe

UZASADNIENIE

W dniu 24 stycznia 2018 roku do Prezydenta Miasta Poznania wpłynął wniosek (dalej jako Wnioskodawca lub Spółka) o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego.

Przedmiotem interpretacji jest 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.- dalej zwana „u.p.o.l.”).

Przedstawiono następujący opis stanu faktycznego/ zdarzenia przyszłego:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest produkcja piwa. Z uwagi na rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej Wnioskodawca posiada bocznice kolejową w celu zagwarantowania sprawnego przyjmowania i wysyłania wagonów ładownych z produktami niezbędnymi w procesie produkcji.

Spółka jest właścicielem bocznicy kolejowej „ ” odgłęziającej się w stacji Poznań , od toru nr , rozjazdem nr w km linii nr - , zarządzanej przez . (dalej: „bocznica kolejowa”). Bocznice kolejową Spółki tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób.

Wnioskodawca jako użytkownik bocznicy 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 bocznicy. Dodatkowo w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy opracowano Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej. Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej .. za pośrednictwem którego bocznic kolejowa została włączona do sieci kolejowej. Dodatkowo stałym współużytkownikiem bocznic kolejowych jest inny, niepowiązany ze Spółką podmiot, który z tego tytułu partycypuje w kosztach utrzymania bocznic oraz zobowiązany jest do przestrzegania Regulaminu bocznic kolejowych oraz innych powszechnie obowiązujących przepisów obejmujących zasady prowadzenia ruchu kolejowego.

Wnioskodawca zawarł z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę świadczenia usług w zakresie obsługi bocznic kolejowych, w ramach której przewoźnik kolejowy dokonuje podstawienia/ odebrania składów wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego, realizując potrzeby transportowe Spółki oraz współużytkownika bocznic kolejowych. Natomiast inny podmiot (nieposiadający licencji na wykonywanie przewozów kolejowych ani licencji na świadczenie usługi trakcyjnej) usługowo wykonuje manewry na bocznic kolejowych, wykorzystując w tym celu wszystkie tory bocznicowe.

Bocznic kolejowa jest położona na kilku działkach ewidencyjnych, sklasyfikowanych w ewidencji gruntów jako Ba- tereny przemysłowe. Obszar gruntu zajęty bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej na tych działkach obejmuje od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej. Dodatkowo działki na których znajduje się infrastruktura kolejowa mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

Spółka zamierza wykorzystywać bocznicę kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

Do opisanego stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego zadano następujące pytania:

- 1) Czy bocznic kolejowa stanowiąca infrastrukturę kolejową oraz udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, podlega od 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l.?
- 2) Czy zwolnieniu 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?

Wobec zadanego pytania przedstawiono następujące stanowiska Wnioskodawcy:

Spółka stoi na stanowisku, iż:

- 1) Bocznic kolejowa podlega od 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu w podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., mianowicie stanowi infrastrukturę kolejową i jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.
- 2) Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

W dniu 6 kwietnia 2018 r. Prezydent Miasta Poznania wydał interpretację przepisów prawa podatkowego uznając stanowisko w zakresie pytania pierwszego za nieprawidłowe, a w zakresie pytania drugiego za prawidłowe. Podatnik w dniu 14 maja 2018 r. (data wpływu do organu) złożył skargę na interpretację indywidualną w części, w której uznano stanowisko Spółki za nieprawidłowe, tj. w zakresie rozstrzygnięcia pytania pierwszego, obejmującego wykładnię przesłanek do zastosowania zwolnienia. Wojewódzki Sąd Administracyjny

wyrokiem z dnia 4 października 2018 r. (sygn. akt I SA/Po 490/18) uchylił zaskarżoną interpretację w części uznającej stanowisko skarżącej za nieprawidłowe. W związku z powyższym Prezydent Miasta Poznania ponownie rozpatrzył wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej w zakresie objętym skargą.

Po rozpatrzeniu wniosku Prezydent Miasta Poznania wyjaśnia, co następuje.

Na wstępie należy przypomnieć, że w myśl art. 14b § 1 i art. 14j ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 800 ze zm. – dalej: „O.p.”) Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej oraz 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 § 2 i § 3 Ordynacji podatkowej wniosek o interpretację indywidualną może dotyczyć zaistniałego stanu faktycznego i zdarzeń przyszłych, a składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej obowiązujący 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. Interpretacja indywidualna winna zawierać ocenę stanowiska wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem prawnym tej oceny; można odstąpić od uzasadnienia prawnego, jeżeli stanowisko wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie (art. 14c § 1 Ordynacji podatkowej). W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydając interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego przedstawionego przez wnioskodawcę, bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej.

Organ podatkowy uznaje stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania pierwszego za prawidłowe z podanych poniżej względów.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

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

Warunkiem skorzystania ze zwolnienia podatkowego objętego ww. normą prawną jest po pierwsze uznanie przedmiotu opodatkowania podatkiem od nieruchomości za element infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym, a po drugie – spełnienie jednego z trzech warunków określonych w art. 7 ust. 1 pkt 1 a)-c) u.p.o.l.

Jeśli chodzi o pierwszą przesłankę, to należy wskazać, że nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 listopada 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) wprowadziła nową definicję infrastruktury kolejowej. Dotychczasowa ogólna definicja została zastąpiona zamkniętym katalogiem obiektów, które uznane są za elementy infrastruktury kolejowej. Obecnie, zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 ze zm., dalej: „u.t.k.”), przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1.

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) 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 jezdni, 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.

Nowa definicja infrastruktury kolejowej została znacznie rozszerzona w porównaniu do definicji sprzed dnia 1 stycznia 2017 r. i pozwala obecnie na zaliczenie do infrastruktury kolejowej również bocznic kolejowych. Na gruncie ustawy o transporcie kolejowym bocznicą kolejową zdefiniowana została jako wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej (art. 4 pkt 10 u.t.k.).

Jeśli chodzi o drugą przesłankę, to zgodnie z obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 1) u.p.o.l., zwolnienie z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej obejmuje obiekty, które są udostępniane przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do przewozu osób lub tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Zgodnie z przedstawionym stanem faktycznym, Spółka jest właścicielem bocznic kolejowej, którą tworzą linie kolejowe normalnotorowe tj. o szerokości torów 1435 mm, nie wykorzystywane do przewozu osób. Opisana przez Wnioskodawcę bocznicą kolejową spełnia definicję bocznic kolejowej określoną w art. 4 pkt 10 u.t.k. Aby jednak bocznicą kolejową, stanowiącą obecnie element infrastruktury kolejowej, podlegała zwolnieniu z podatku od nieruchomości musi spełniać przynajmniej jedną z trzech przesłanek, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1) u.p.o.l. Jeśli chodzi o przesłankę udostępniania przewoźnikom kolejowym, to w świetle obecnie obowiązującego stanu prawnego konieczne jest faktyczne udostępnienie jej przewoźnikom kolejowym, czyli w myśl art. 4 ust. 9 u.t.k. przedsiębiorcom uprawnionym na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiotom świadczącym usługi na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Spółka w przedstawionym stanowisku twierdzi, że w jej ocenie bocznicą kolejową spełnia drugą przesłankę konieczną do objęcia zwolnieniem, ponieważ jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.

Zdaniem organu podatkowego, przesłanka wskazana w art. 7 ust. 1 pkt a) u.p.o.l. została w przedstawionym stanie faktycznym spełniona.

Na wstępie należy wskazać za Wojewódzkim Sądem Administracyjnym, że w orzecnictwie sądów administracyjnych dotyczącym problematyki zaliczenia bocznic kolejowej do infrastruktury kolejowej, rozważanej w kontekście przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym obowiązującej do 29 grudnia 2016 r. i zawartych w niej definicji wskazano m.in., że bocznicą kolejową jest część sieci kolejowej spełniająca pewne istotne funkcje z punktu widzenia ruchu kolejowego, wraz z urządzeniami technicznymi pozwalającymi na prowadzenie także ruchu kolejowego. Podkreślano także, że bocznicą kolejową w znaczeniu funkcjonalnym przeznaczona jest do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Celem gospodarczym bocznic kolejowych jest zatem wspieraniu ruchu kolejowego odbywającego się w obrębie linii kolejowych (wyrok NSA z dnia 10 października 2017 r. II FSK 2363/15, dostępny na stronie: orzeczenia.nsa.gov.pl).

Powyższa charakterystyka pozostaje aktualna w stanie prawnym obowiązującym od 30 grudnia 2016 r. (ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw- Dz. U. z 2016 r. poz. 1923), a przedstawione wyżej funkcjonalne znaczenie bocznic kolejowych należy brać pod uwagę przy wykładni zawartego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l. wyrażenia „udostępniana przewoźnikom kolejowym”.

W judykaturze ugruntowane jest stanowisko, że interpretacja tego wyrażenia nie wymaga sięgnięcia do ustawy o transporcie kolejowym, tak jak to ma miejsce w przypadku pierwszej przesłanki zwolnienia (pojęcia infrastruktury kolejowej). Przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatycznie brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l., zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób wykorzystywania infrastruktury kolejowej.

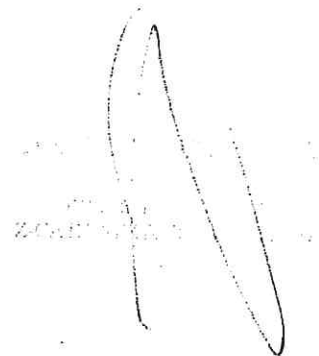
Oznacza to, że skoro ze stanu faktycznego przedstawionego we wniosku o wydanie interpretacji wynika, że infrastruktura kolejowa jest wykorzystywana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego, na podstawie umowy świadczenia usług w zakresie obsługi bocznic kolejowych podatnika, to należy przyjąć, że dana infrastruktura jest udostępniana. Bez znaczenia w tym zakresie pozostaje kwestia własności infrastruktury kolejowej (tak np. wyrok WSA w Białymstoku z dnia 19 czerwca 2018 r., I SA/Bk 245/18).

Prawidłowa wykładnia analizowanej normy nie powinna uwzględniać art. 29 ust. 1 u.t.k., ponieważ przepis ten dotyczy czynności nie objętych normą z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l. (wyrok NSA z dnia 2 grudnia 2016 r. II FSK 3132/14).

Odnosząc się do treści wniosku, organ podatkowy uznał, że stan faktyczny sprecyzowany w skardze na interpretację indywidualną pozwalał na udzielenie odpowiedzi, przy uwzględnieniu przedstawionej wyżej wykładni art. 7 ust. 1 pkt 1) lit. a) u.p.o.l. Spółka wskazała, że umożliwia korzystanie licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu z posiadanej infrastruktury kolejowej w celu prowadzenia przez niego działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego, a zatem udostępnia tę infrastrukturę. Jednocześnie bocznicą kolejową Spółki jako całość stanowi infrastrukturę kolejową na gruncie u.t.k., nie można więc sztucznie jej podzielić na część, na której ruch kolejowy wykonywany jest przez przewoźnika kolejowego oraz na część, po której przejazdy są wykonywane przez inny podmiot. Nie ma również istotnego znaczenia rozróżnianie czynności obsługi bocznic od czynności jej udostępnienia. Zawarcie umowy, której przedmiot został określony jako obsługa bocznic kolejowych, nie wyklucza bowiem jej udostępniania, a wręcz przeciwnie, musi zakładać faktyczne udostępnienie tej infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu. Nie ma istotnego znaczenia dla zastosowania rozważanego tu zwolnienia podatkowego, fakt wykonywania manewrów przez inny podmiot, niż przewoźnik kolejowy. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że Spółka w związku z prowadzoną działalnością produkcyjną, przyjmuje i wysyła wagony z produktami niezbędnymi w procesie produkcji, przez zlecenie usługi transportowej licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu. W tym celu udostępnia temu przewoźnikowi bocznicę kolejową będącą własnością Spółki, który – poprzez jej udostępnienie – podstawia i odbiera wagony.

W związku z powyższym, organ podatkowy przy ponownym rozpoznaniu sprawy uwzględnił przedstawioną wyżej ocenę prawną Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego co do wykładni i zakresu zastosowania przedmiotowego przepisu oraz uznał, że stanowisko przedstawione we wniosku Spółki w zakresie pytania pierwszego jest prawidłowe.

Niniejsza interpretacja udzielona została w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji przez organ podatkowy i dotyczy stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego przedstawionego przez Wnioskodawcę. Interpretacja ta, po usunięciu danych identyfikujących Wnioskodawcę oraz inne podmioty wskazane w treści interpretacji, zostanie niezwłocznie 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.

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 Poznaniu ul. Ratajczaka 10/12 61-815 Poznań, w dwóch egzemplarzach (art. 47 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – Dz. U. z 2017 r., poz. 1369, z późn. zm.) w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie albo aktu, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a (art. 53 § 1 ww. ustawy).

Jednocześnie, zgodnie art. 57a ww. ustawy, skarga na pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego wydaną w indywidualnej sprawie, opinię zabezpieczającą i odmowę wydania opinii zabezpieczającej może być oparta wyłącznie na zarzucie naruszenia przepisów postępowania, dopuszczeniu się błędu wykładni lub niewłaściwej oceny co do zastosowania przepisu prawa materialnego. Sąd administracyjny jest związany zarzutami skargi oraz powołaną podstawą prawną.