

Handwritten: A. Sworosz - 09.08.2017

Chorula, 25 lipca 2017 roku

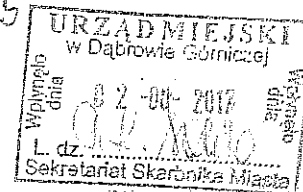
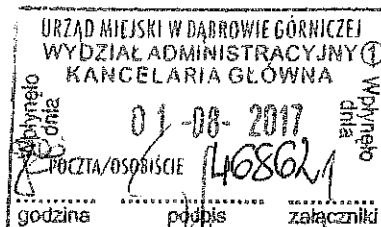
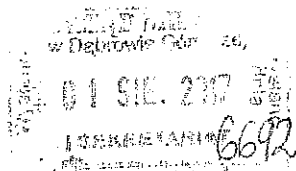
Wnioskodawca:

UI.

NIP:

REGON:

KRS: (



rodzaj wnioskodawcy: osoba prawna

status wnioskodawcy: podatnik

organ, do którego

skierowany jest wniosek:

Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza

ul. Graniczna 21

41-300 Dąbrowa Górnicza

Cel złożenia wniosku:

złożenie wniosku o wydanie interpretacji

WNIOSEK O WYDANIE

INTERPRETACJI PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Działając na podstawie przepisu art. 14j § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2017 r. poz. 201; dalej: Ordynacja podatkowa), (dalej: Spółka, Wnioskodawca) niniejszym składa wniosek o wydanie, w jej indywidualnej sprawie, interpretacji przepisów prawa podatkowego.

I. Podstawowe dane dotyczące wniosku

Przedmiot wniosku:

stan faktyczny/zdarzenie przyszłe

Liczba stanów faktycznych/zdarzeń przyszłych:

1/1

Wysokość opłaty:

80

Rodzaj sprawy:

podatek od nieruchomości

Przepisy prawa podatkowego

będące przedmiotem

interpretacji indywidualnej:

art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i
opłatach lokalnych,

Sposób uiszczenia opłaty:

na rachunek – kserokopia dowodu uiszczenia
opłaty dołączona do wniosku

Numer konta bankowego,

na który wnoszona jest opłata:

Sposób zwrotu nienależnej opłaty:

zwrot na wskazany nr rachunku bankowego:

II. Stan faktyczny / zdarzenie przyszłe

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy w ramach

jest produkcja. Z tego względu w celu zagwarantowania sprawnego transportu
różnego rodzaju wyprodukowanych towarów oraz materiałów przeznaczonych do procesu produkcji
Spółka przy posiada bocznice kolejową

odgałęziającej się rozjazdem nr od toru nr od bocznic kolejowej
eksploatowanej przez Natomiast
bocznica kolejowa odgałęzia się od linii kolejowej nr

oraz linii kolejowej nr

Bocznice kolejową tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów, które nie są
wykorzystywane do przewozu osób. W skład bocznic kolejowej Spółki w szczególności wchodzi tor
kolejowy oraz ich oświetlenie. Natomiast punktu zdawczo-odbiorczy bocznic

znajduje się na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznic kolejowej
usytuowanego na

Z uwagi na brak bezpośredniego połączenia bocznic kolejowej Spółki z linią kolejową w celu
zagwarantowania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic

oraz na bocznic sąsiadującej przejazdów pomiędzy punktem
zdawczo-odbiorczym a obiema bocznicami dokonuje jeden licencjonowany przewoźnik kolejowy –
wykonuje zatem ruch pojazdów trakcyjnych na bocznic kolejowej Spółki w
zakresie wywozu towarów produkowanych przez Spółkę oraz przywozu materiałów niezbędnych w
procesie produkcji, w tym celu może korzystać z całego układu torowego bocznic.

Natomiast użytkownikiem bocznicy kolejowej jest spółka , dokonująca innych czynności związanych z transportem kolejowym zrealizowanym za pomocą bocznicy kolejowej

posiada certyfikat bezpieczeństwa, wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz jako użytkownik bocznicy uzyskał od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego świadectwo bezpieczeństwa. Dokumenty te potwierdzają 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 bocznicy kolejowej

Wskazany regulamin został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury kolejowej , za pośrednictwem którego bocznica kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową

Bocznica kolejowa jest położona na działkach ewidencyjnych oznaczonych przykładowo jako Ba – tereny przemysłowe. Grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej. Działka jest zajęta również przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

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

III. Pytanie Wnioskodawcy dotyczące przedstawionego stanu faktycznego / zdarzenia przyszłego

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

- 1) Czy grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej, która stanowi infrastrukturę kolejową oraz jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2016 r. poz. 716; dalej: UPIOL)?
- 2) Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPIOL obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

IV. Stanowisko Spółki w sprawie oceny prawnej zaistniałego stanu faktycznego / zdarzenia przyszłego

Spółka stoi na stanowisku, iż:

- 1) Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej podlegają od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPIOL;

- 2) Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

V. Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

Ad 1.

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, 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 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 UPiOL 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, 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 inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

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 UPIOL 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, służącą 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 bocznicą kolejową

z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznicę 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. bocznicę kolejową nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznic kolejowej Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPIOL.

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 kolejowej. Biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, iż obecnie faktyczne udostępnienie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznic kolejowej

wszelkie ruchy pociągów oraz manewry dokonywane są przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Jednocześnie, udostępnienie musi nastąpić na rzecz przewoźników kolejowych, czyli, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 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 bocznicą kolejową

jest udostępniana podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPIOL – jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Ad 2.

W obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPIOL 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 UPiOL 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 UPiOL 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.

OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisany, pouczony o odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 w związku z § 6 Kodeksu karnego za składanie fałszywych oświadczeń składam, stosownie do art. 14b § 4 ustawy – Ordynacja podatkowa, oświadczenie następującej treści: „*Oświadczam, 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*”.

Załącznikami szacunkni

Załączniki:

- (1) Potwierdzenie uiszczenia opłaty za wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego;
- (2) KRS Spółki;