



[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

ADRES DO DORECZENIA:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Wrocław, 27.11.2020r.

Interpretacja indywidualna przepisów prawa podatkowego

Na podstawie art. 14b, art. 14c i art. 14j §1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325 z późn. zm.) w związku z art. 1c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm. dalej upol),

po rozpatrzeniu wniosku [REDACTED],
który wpłynął 27 sierpnia 2020 r. o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w sprawie:

zwolnienia gruntów i budynków wchodzących w skład bocznic kolejowych, stanowiących infrastrukturę kolejową, które udostępniane są licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych

organ podatkowy uznaje stanowisko wnioskodawcy za:

1. prawidłowe i stwierdza, że:

grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowych [REDACTED]
[REDACTED] stanowiące infrastrukturę kolejową, które są udostępniane

licencjonowanym przewoźnikom kolejowym podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

2. nieprawidłowe i stwierdza, że:

grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej nie podlegają w całości zwolnieniu od podatku od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

UZASADNIENIE

W dniu 27.08.2020 r. do organu podatkowego wpłynął wniosek [REDAKTOWANE] z siedzibą jw., o udzielenie pisemnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie zwolnienia od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 upol:

- 1) gruntów i budowli wchodzących w skład bocznic kolejowych [REDAKTOWANE] oraz [REDAKTOWANE] stanowiących infrastrukturę kolejową, które są udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym oraz
- 2) całej działki ewidencyjnej, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z tym przepisem zwalnia się od podatku grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, które:

- są udostępniane przewoźnikom kolejowym lub
- są wykorzystywane do przewozu osób lub
- tworzą linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Wnioskodawca przedstawił następujący stan faktyczny.

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest wytwarzanie i zaopatrywanie w parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych oraz wytwarzanie energii elektrycznej. W celu zapewnienia transportu odpowiednich materiałów, urządzeń oraz innych elementów potrzebnych dla funkcjonowania Spółki, posiada ona dwie bocznic kolejowe:

- Bocznic kolejowa normalnotorowa, [REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE];
- Bocznic kolejowa normalnotorowa, [REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE]).

Obie bocznic tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm i nie są wykorzystywane do przewozu osób.

Bocznic kolejowa [REDAKTOWANE] odgałęzia się rozjazdem nr 360ab/Cd w km 0,306 bocznic [REDAKTOWANE] Z kolei bocznic „[REDAKTOWANE]” odgałęzia się w stacji [REDAKTOWANE] od toru stacyjnego nr 5a

rozjazdem nr 301 w km 160,895 linii kolejowej nr [REDAKTOWANO]
zarządzanej przez [REDAKTOWANO]

Bocznica kolejowa [REDAKTOWANO] jest położona na jednej działce ewidencyjnej, oznaczona w ewidencji gruntów i budynków jako Ba – tereny przemysłowe. Przy czym grunty bezpośrednio zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej zajmują część całej powierzchni działki ewidencyjnej, na której położone są elementy infrastruktury kolejowej. Dodatkowo działka ewidencyjna, na której położone są elementy infrastruktury kolejowej jest zajęta przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

Druga bocznica kolejowa [REDAKTOWANO] odgałęzia się w stacji [REDAKTOWANO] od toru 14 rozjazdem nr 90 w km 160,889 linii kolejowej nr [REDAKTOWANO] zarządzanej przez [REDAKTOWANO]

Bocznica kolejowa [REDAKTOWANO] jest położona na kilku działkach ewidencyjnych, oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków jako Ba – tereny przemysłowe. Przy czym grunty bezpośrednio zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej, na której położone są elementy infrastruktury kolejowej, bądź powierzchnia działki ewidencyjnej w przeważającej części zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej. Dodatkowo działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.

Wnioskodawca zawarł z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę świadczenia usług w zakresie obsługi bocznic kolejowych [REDAKTOWANO], tym samym ruch pociągów po bocznicach kolejowych jest dokonywany przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Ponadto bocznic nie posiadają własnych pojazdów trakcyjnych, w związku z czym wszelką obsługę manewrową związaną z podstawianiem i odbieraniem wagonów wykonuje licencjonowany przewoźnik kolejowy.

Zdaniem Spółki w związku z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r., grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowych [REDAKTOWANO] oraz [REDAKTOWANO] stanowiące infrastrukturę kolejową, które są udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlegają zwolnieniu od podatku od nieruchomości na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Bocznic kolejowe Spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435 mm, w związku z czym zwolnienie przedmiotowych obiektów od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 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 o transporcie kolejowym,
- b) infrastruktura kolejowa musi być udostępniana przewoźnikom kolejowym lub służyć do przewozu osób.

Zdaniem Spółki bocznic kolejowe [REDAKTOWANO] oraz [REDAKTOWANO], z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystania stanowią bocznic kolejowe na gruncie ustawy o transporcie kolejowym, a tym samym stanowią obecnie

infrastrukturę kolejową. Tym samym według Spółki została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznicy kolejowych Spółki zwolnieniem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Ocena kolejnej przesłanki zwolnienia tj. warunku „udostępniana przewoźnikom kolejowym”, w opinii Spółki, winna uwzględniać treść przepisu obowiązującą od 1 stycznia 2017 r. Wynika z niego, że sformułowanie, „infrastruktura jest udostępniana” powinno być interpretowane jako odnoszące się do czynności faktycznej. Wynika to porównania obecnego i obowiązującego do 31.12.2016r. brzmienia regulacji w tym zakresie. W aktualnym stanie prawnym, tj. od 01.01.2017r., aby móc skorzystać ze zwolnienia grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej muszą być faktycznie udostępniane przewoźnikom kolejowym. W poprzednim stanie prawnym do zwolnienia od podatku niezbędne było aby Podatnik był jedynie zobowiązany do ich udostępniania.

Zdaniem Spółki w przypadku obu bocznic kolejowych, wszelkie ruchy pociągów oraz manewry dokonywane są przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. W konsekwencji tego wszelkie czynności związane z transportem kolejowym realizowane z wykorzystaniem infrastruktury bocznicowej Spółki, są wykonywane przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznicę kolejową [REDAKTOWANO] i bocznicę kolejową [REDAKTOWANO] są udostępniane podmiotowi zewnętrznemu – licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wykonującemu przejazd po infrastrukturze bocznicowej Spółki w ramach umowy bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicę kolejową wypełniają również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem od podatku od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, tj. są udostępniane przewoźnikom kolejowym.

Zdaniem Spółki zwolnieniu od podatku od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegają również całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej. Według Wnioskodawcy gruntami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej są grunty, określone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej. W konsekwencji przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób zaklasyfikowania w ewidencji.

Dla poparcia swojego stanowiska Spółka przytoczyła orzecznictwo dotyczące zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Po przeanalizowaniu faktów podanych we wniosku, obowiązujących przepisów prawa i orzecznictwa sądowego-administracyjnego, organ podatkowy uznał:

1. za prawidłowe stanowisko Wnioskodawcy w zakresie:

oceny, iż grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowych [REDAKTOWANO] oraz [REDAKTOWANO], stanowiące infrastrukturę kolejową, które są udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 upol;

2. za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy w zakresie:

oceny, iż grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej podlegają w całości zwolnieniu od podatku od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Ad 1.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 upol 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.

Zgodnie z powyższym, aby przedmioty opodatkowania mogły korzystać ze zwolnienia od podatku od nieruchomości, oprócz potwierdzenia faktu, iż stanowią element infrastruktury kolejowej, według ustawy o transporcie kolejowym, muszą spełnić jeden z powyższych warunków.

Zwolnienie to zależy zatem od sposobu wykorzystywania przedmiotów opodatkowania. Ustawodawca wyłączył ze zwolnienia te elementy infrastruktury kolejowej, które nie są faktycznie udostępniane przewoźnikom kolejowym ani nie są wykorzystywane do przewozu osób. Nie będą zwolnione też od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle tworzące tory o szerokości równej i mniejszej niż 1435 mm oraz nie wchodzące w skład infrastruktury kolejowej.

W skład infrastruktury kolejowej zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym oraz załącznikiem nr 1 wchodzi poniższe elementy od 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, zastłony 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.

Jak twierdzi Spółka, opisane we wniosku bocznice kolejowe tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm i nie są wykorzystywane do przewozu osób. Natomiast ruch kolejowy na obu bocznicach wykonuje licencjonowany przewoźnik kolejowy, czyli spełniony został warunek ustawowy udostępniania bocznic przewoźnikom kolejowym.

Ocena przedstawiona przez Spółkę pozostaje w zgodzie z wykładnią, którą odnaleźć można w orzecznictwie sądowo-administracyjnym. Przykładowo w wyroku z dnia 6 czerwca 2018 r. WSA w Białymstoku o sygn. akt I SA/Bk 222/18 sąd stwierdził, iż „Do uznania, że infrastruktura jest udostępniana przewoźnikom kolejowym na gruncie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wystarczy fakt, że jest eksploatowana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego na podstawie umowy bocznicowej.”. Innymi słowy, skoro infrastruktura kolejowa jest wykorzystywana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego na podstawie umowy o obsługę bocznic kolejowych, to staje się infrastrukturą udostępnianą w rozumieniu ww. ustawy podatkowej.

Tak więc skoro elementy infrastruktury kolejowej Spółki są wymienione w załączniku nr 1 ustawy o transporcie kolejowym i tworzą część bocznic kolejowych a bocznic kolejowych jako budowla wchodząca w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym będzie faktycznie udostępniana przewoźnikom kolejowym, to będą spełnione przesłanki do zwolnienia od podatku od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Ad 2.

Nowa regulacja prawna obowiązująca od 01.01.2017r., w której ustawodawca do zwolnienia włączył również budynki, odsyła – definiując infrastrukturę kolejową – wprost do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Art. 4 pkt 1 tej ustawy definiując infrastrukturę kolejową wskazuje, iż są to elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy. Załącznik o którym mowa, wskazuje, że wymienione w nim elementy (tj. 12 pozycji) wchodzi w skład infrastruktury kolejowej „pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej bocznic kolejowych lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania”. W pozycji 12 wskazano również, że elementem infrastruktury kolejowej są grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Dla oceny zakresu zwolnienia kluczowym pojęciem jest pojęcie drogi kolejowej, która obejmuje budowle (tj. tor lub tory), oraz inne elementy (tj. budynki, grunty) o tyle, o ile są one z nimi funkcjonalnie połączone. Funkcjonalne połączenie nie może sprowadzać się zatem wyłącznie do posadowienia na gruncie toru kolejowego.

Jeżeli natomiast grunty, o których mowa w pkt 12 ww. załącznika nie tworzą części linii kolejowej, bocznic kolejowych lub innej drogi kolejowej, to muszą być

przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.

Odnosząc się do drugiego pytania należy zauważyć, iż nawet przyjmując, że taka działka w całości stanowi infrastrukturę kolejową, to o zakresie zwolnienia przesądzą przepisy ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Przedmiotem podatku od nieruchomości nie są działki ewidencyjne, a grunty. Stosownie do art. 46 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964r. – Kodeks cywilny grunt to części powierzchni ziemskiej stanowiące odrębny przedmiot własności. Taki grunt, bez względu na to, czy stanowi jedną działkę ewidencyjną czy też nie, może być opodatkowany w różny sposób, co zwykle wynika z różnego sposobu jego wykorzystywania.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 upol zwolnienie obejmuje grunty stanowiące infrastrukturę kolejową (całe działki ewidencyjne w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym), ale pod warunkiem ich udostępniania przewoźnikom kolejowym, wykorzystywania do przewozu osób lub tworzenia linii kolejowych o szerokości torów większej niż 1435 mm. Jeżeli więc warunek udostępnienia czy wykorzystywania nie jest spełniony w zakresie części działki ewidencyjnej, to nie powinna ona korzystać w całości ze zwolnienia, ponieważ w tym zakresie nie będzie spełniony warunek, który wynika wprost z upol (art. 7 ust. 1 pkt 1, a-c). Ta część działki nie jest bowiem udostępniana przewoźnikom kolejowym, ani nie jest wykorzystywana do przewozu osób. Spółka błędnie zatem wywodzi zakres omawianego zwolnienia z treści załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, pomijając warunki wskazane w art 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Od tej zasady można byłoby dopuścić wyjątek w sytuacji, w której działka ewidencyjna jest w części zajmowana na cele wskazane w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol, a w pozostałym zakresie do żadnej innej działalności nie jest wykorzystywana. Sytuacja taka nie powoduje funkcjonalnego zerwania więzi między gruntem a linią kolejową. Takiego sposobu interpretacji nie można jednak przyjąć, gdy prowadzi się na niej działalność, np. gospodarczą, która z przewozami kolejowymi nie ma nic wspólnego.

Spółka oświadczyła, że w przypadku bocznicy kolejowej [REDAKTOWANE] jak i bocznicy kolejowej [REDAKTOWANE] działki ewidencyjne, na których położone są elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową. Przy czym, w przypadku bocznicy kolejowej [REDAKTOWANE], grunty bezpośrednio zajęte pod elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej, na której położone są elementy infrastruktury kolejowej.

W ocenie organu prawidłowe ustalenie znaczenia omawianego przepisu musi uwzględniać nie tylko jego literalne brzmienie ale cel, jakim kierował się ustawodawca. Celem nowelizacji od 2017 r. omawianego przepisu 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) oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie, a także dokonanie zmian w przepisach o transporcie kolejowym „o charakterze porządkującym i doprecyzowującym, nie mających charakteru wdrożenia przepisów prawa unijnego”. Zmiany w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol miały sprowadzać się również do dostosowania do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w ustawie o transporcie kolejowym, a także do rozszerzenia zwolnienia na budynki (nastawnie kolejowe). Natomiast generała

istotą zwolnienia zarówno przed jak i po zmianie od 2017 r. jest zmniejszenie obciążeń podatkowych z tytułu posiadania infrastruktury kolejowej (przedmiotów opodatkowania podatkiem od nieruchomości), która wykorzystywana jest w transporcie kolejowym i spełnia wymogi określone dla niej w ustawie o transporcie kolejowym. Wyniki wykładni celowościowej nie pozwalają zatem uznać stanowiska Spółki w zakresie pytania nr 2 za prawidłowe. Trudno bowiem uznać za racjonalne działanie ustawodawcy, który zwalniałby od podatku w całości grunty, których części nie są wykorzystywane do realizacji działań regulowanych ustawą o transporcie kolejowym, a dla których ten sam ustawodawca zdecydował o preferencji podatkowej.

W ocenie tutejszego organu grunty zajmowane pod linie kolejowe, bocznice czy inne drogi kolejowe, muszą pozostawać z nimi w funkcjonalnym związku. Funkcjonalny oznacza, że dotyczy działania, funkcjonowania, roli czegoś. Związek to zaś stosunek rzeczy, zjawisk itp. łączących się ze sobą, wpływających, oddziaływujących na siebie. Nie sposób uznać za pozostający w jakimkolwiek funkcjonalnym związku z bocznicą kolejową grunt, który zajmują budynki nie zaliczane do elementów infrastruktury kolejowej.

Zatem grunty zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową (w przypadku spółki służące do wytwarzania energii elektrycznej, pary wodnej, gorącej wody oraz powietrza do układów klimatyzacji) nie powinny być zaliczane do infrastruktury kolejowej nawet gdy stanowią fragment jednej działki geodezyjnej, na której części taka infrastruktura się znajduje. Zwolnienie dla infrastruktury kolejowej nie powinno prowadzić do zniesienia zobowiązania podatkowego w przypadku gruntów pod typowymi budynkami komercyjnymi typu magazyny, budynki biurowe czy hale produkcyjne, które z infrastrukturą kolejową nie mają nic wspólnego. Przebieg linii kolejowej, często prywatnej, w pobliżu tych obiektów, nie powinien rozciągać się na zwolnienie całej działki ewidencyjnej.

Grunt, który nie został udostępniony przewoźnikowi lub nie jest wykorzystywany do przewozu osób, a służy do zupełnie innych celów (tak jak w przypadku Spółki) nie może korzystać ze zwolnienia. Nie spełnia on bowiem warunków wskazanych w art. 7 ust. 1 pkt 1 upol.

Dodatkowo podkreślić trzeba, że nawet zaliczenie takich gruntów do infrastruktury kolejowej, w kontekście konieczności jej faktycznego udostępniania lub wykorzystywania do celów określonych w art. 7 ust 1 pkt 1 upol., nie może prowadzić do wniosku, że cała działka ewidencyjna, również w zakresie związanym z wykonywaniem działalności gospodarczej innej niż transport kolejowy, korzysta ze zwolnienia. Taka interpretacja w praktyce prowadzi do nieuzasadnionego rozciągnięcia na grunty, które często są związane z prowadzeniem działalności gospodarczej w zupełnie innym zakresie i powinny być opodatkowane na zasadach ogólnych (najwyższą stawką podatku od nieruchomości).

Reasumując, stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania nr 2, w świetle opisanego stanu faktycznego, należy uznać za nieprawidłowe.

Interpretacja indywidualna wywołuje skutki prawnie - podatkowe tylko wtedy, gdy rzeczywisty stan faktyczny sprawy będącej przedmiotem interpretacji pokrywał się będzie ze stanem faktycznym podanym przez Wnioskodawcę w złożonym wniosku. W związku z powyższym, w przypadku zmiany któregokolwiek elementu opisu sprawy, przedstawionego we wniosku, wydana interpretacja nie będzie miała zastosowania.

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.

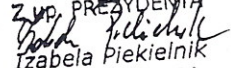
Zgodnie z art. 14na § 1 Ordynacji podatkowej przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli stan faktyczny lub zdarzenie przyszłe będące przedmiotem interpretacji indywidualnej stanowi element czynności będących przedmiotem decyzji wydanej:

1. z zastosowaniem art. 119a;
2. w związku z wystąpieniem nadużycia prawa, o którym mowa w art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;
3. z zastosowaniem środków ograniczających umowne korzyści.

Przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli korzyść podatkowa, stwierdzona w decyzjach wymienionych w § 1, jest skutkiem zastosowania się do utrwalonej praktyki interpretacyjnej, interpretacji ogólnej lub objaśnień podatkowych (art. 14na § 2 Ordynacji podatkowej).

Na niniejszą interpretację Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu, w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji – (art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – Dz. U. z 2018r., poz. 1302 z późn. zm). Skargę wnosi się, za pośrednictwem Prezydenta Wrocławia (art. 54 § 1 i § 2 cytowanej wyżej ustawy).

Jednocześnie, zgodnie z 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 błędów wykładni lub niewłaściwej oceny co do zastosowania przepisu prawa materialnego. Sąd administracyjny jest związany zarzutami skargi oraz powołaną podstawą prawną.

Z WP, PREZYDENTA

Izabela Piekiełnik
Z-CA DYREKTORA
Wydziału Podatków i Opłat

Otrzymują:

1. 

2. aa