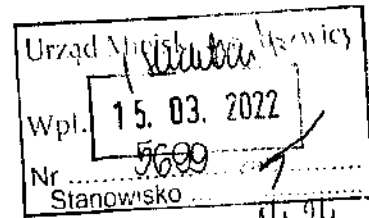


dnia 11 marca 2022 r.

Wnioskodawca:



Burmistrz Kruszwicy
Urząd Miejski w Kruszwicy
ul. Nadgoplańska 4
88-150 Kruszwica

WNIOSEK
o wydanie interpretacji indywidualnej
przepisów prawa podatkowego

Imieniem Wnioskodawcy jako jego pełnomocnik szczególny (dokument pełnomocnictwa szczególnego w załączeniu), na podstawie art. 14b w zw. z art. 14j § 1 ustawy z dnia z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U.2021.1540 ze zm. – dalej: „Op”) wnoszę o wydanie przez Burmistrza Kruszwicy interpretacji indywidualnej przepisów ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U.2019.1170 ze zm. – dalej: „upol”).

Podstawowe dane dotyczące wniosku

Cel złożenia wniosku	wyższenie interpretacji indywidualnej
Przedmiot wniosku	zaistniały stan faktyczny
Wysokość opłaty	40 zł
Rodzaj sprawy	art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol (w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.)
Przepisy prawa podatkowego będące przedmiotem interpretacji indywidualnej	

W latach 2017-2021 był nim PKP Cargo SA, która posiada i posiadała aktywną licencję na przewozy kolejowe rzeczy nr WPR/012/2003 oraz aktywną licencję na świadczenie usług trakcyjnych nr UPT/055/2004

Przemieszczanie wagonów pomiędzy stacją Kruszwica a bocznicą odbywa się w ten sposób, że z torów zdawczo-odbiorczych – tj. ze stacji Kruszwica - wagony przetaczane są na bocznicę przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy, czyli Wnioskodawcy. Drużyna manewrowa Wnioskodawcy przetacza też wagony w odwrotnym kierunku, czyli z bocznicy na stację Kruszwica.

Według regulaminu, wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznicy (Wnioskodawcy) na tory stacji Kruszwica jest dopuszczalny pod warunkiem uzyskania pisemnego zezwolenia dla ustawiacza i maszynisty pojazdu trakcyjnego, wydanego przez Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy oraz zgody dyżurnego ruchu nastawni „Kr”. Trzej pracownicy Wnioskodawcy posiadają odpowiednie zezwolenia.

Czynności ściśle na bocznicy, której teren stanowi II rejon manewrowy, prowadzi drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, czyli Wnioskodawcy. Przewoźnik kolejowy, tj. ..., w latach 2017-2021 nie prowadził ruchu kolejowego na bocznicy Wnioskodawcy.

Nadmienić jednak trzeba, że przywołany regulamin wyraźnie stanowi (w §8 ust. 6), iż przewoźnik kolejowy może wjeżdżać na bocznicę (według regulaminu: „na tory bocznicowe w rejon manewrowy nr 2”) na pisemne żądanie użytkownika bocznicy. Wjazd taki musi być pilotowany przez ustawiacza użytkownika bocznicy. Ponadto, w czasie wjazdu lokomotywy przewoźnika kolejowego na bocznicę, lokomotywa użytkownika bocznicy musi znajdować w ściśle wyznaczonym miejscu – na torze trakcyjnym nr 107.

Regulamin daje przewoźnikom kolejowym możliwość użytkowania bocznicy w opisanym zakresie.

W latach 2017-2021 Wnioskodawca deklaruje i opodatkowywał podatkiem od nieruchomości dwie budowle bocznicy kolejowych:

- pierwszą, o nr inw. ..., położoną na działce o nr ewidencyjnym ... oraz
- drugą, o nr inw. ...), położoną na działce o nr ewidencyjnym ...

Pytanie

Czy w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. scharakteryzowana bocznica kolejowa Wnioskodawcy oraz dwie działki ewidencyjne, na których bocznica jest położona, podlegały zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2021.1984 – dalej także: „utk”) i z załącznikiem nr 1 do utk?

Stanowisko Wnioskodawcy

W okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. scharakteryzowana bocznica kolejowa Wnioskodawcy oraz dwie działki ewidencyjne, na których bocznica jest położona, podlegały zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w zw. z art. 4 pkt 1 utk i z załącznikiem nr 1 do utk.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

1. Od dnia 1 stycznia 2017 r. art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol przewidywał, że 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. Cytowany przepis obowiązywał do dnia 31 grudnia 2021 r.

W obowiązującym w latach 2017-2021 art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol występowało pojęcie infrastruktury kolejowej oraz - w zakresie znaczenia tego zwrotu - odesłanie do przepisów o transporcie kolejowym. Tematykę transportu kolejowego reguluje (i regulowała w latach 2017-2021) ustawa o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 utk infrastruktura kolejowa to elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Wymieniony załącznik, zatytułowany: „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej”, stanowi, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem, że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe (...),
- 2) obrotnice i przesuwnice,
- 3) podtorze (...),
- 4) obiekty inżynierskie (...),
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym; 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 (...),
- 7) rampy towarowe (...),
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zastony odśnieżne,
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn (...),
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa,
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego (...),
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

W myśl art. 4 pkt 10 utk bocznicą kolejową jest 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.

Według art. 4 pkt 1a utk przez drogę kolejową należy rozumieć 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.

Stosownie do art. 4 pkt 1c utk infrastruktura prywatna to infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.

2. Art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol (w poprzednim brzmieniu) zawierał dwie przesłanki, których spełnienie umożliwiało zwolnienie gruntów, budynków i budowli z podatku od nieruchomości.

Pierwsza z nich wymagała, aby grunty bądź obiekty budowlane były elementami infrastruktury kolejowej, druga – aby ta infrastruktura kolejowa była udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Już z początkowego fragmentu załącznika nr 1 do utk jednoznacznie wynika, że bocznicą kolejową wchodzi w skład infrastruktury kolejowej. Infrastruktura kolejową są więc wszystkie elementy składające się na budowlę bocznicę, m. in. tory kolejowe, rozjazdy, skrzyżowania, podtorze, systemy oświetleniowe, urządzenia przetwarzania i rozdziatu energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego, a także grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, wyliczone we wskazanym załączniku do utk.

Jeśli idzie o budowlę bocznicę kolejowej, pierwsza przesłanka z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol była zatem zrealizowana.

W tym miejscu podkreślić wypada, że o ile co do zwrotu „infrastruktura kolejowa” analizowany przepis wyraźnie odsyłał do przepisów o transporcie kolejowym, o tyle przy terminie „udostępniana” takiego odwołania brak. Znaczenie tego pojęcia należy więc ustalić korzystając z językowych dyrektyw wykładni.

Czasownik „udostępniać” to tyle co „*ułatwić kontakt z czymś lub umożliwić korzystanie z czegoś*” (za: <https://sjp.pwn.pl>); „*czynić dostępnym, ułatwiać, umożliwiać odbiór, przyswojenie, poznanie, zwiedzanie czegoś, uprzystępniać*” (za: <https://sjp.pwn.pl/doroszewski>); „*dawać komuś dostęp do czegoś*” (za: <https://pl.wiktionary.org>).

„Dostęp” to „*możliwość przyścia do kogoś, zetknięcia się z kimś, korzystania z czegoś*”, „*możliwość dostania się do jakiegoś miejsca*” (za: <https://sjp.pwn.pl>); „*możliwość dotarcia do jakiegoś miejsca, zasobu lub osoby*” (<https://pl.wiktionary.org>).

Wobec powyższego stwierdzić należy, iż istotą udostępniania jest wykreowanie możliwości korzystania z pewnego przedmiotu, a nawet możliwości samego kontaktu z przedmiotem. Określenie „być udostępnianym” oznacza istnienie możliwości kontaktu bądź używania jakiegoś obiektu. Czynność udostępniania obejmuje szeroki wachlarz przypadków: od sytuacji stworzenia możliwości kontaktu z czymś czy możliwości korzystania z czegoś, aż po rzeczywiste użytkowanie konkretnej rzeczy. Udostępnianie to potencjalna możliwość korzystania z danej rzeczy, która oczywiście może, ale nie musi przerodzić się w jej rzeczywiste użytkowanie. Kluczowe jest bowiem występowanie możliwości korzystania z obiektu - zob. wyrok NSA z dnia 5 sierpnia 2020 r., sygn. akt: II FSK 1438/18:

„W takiej sytuacji przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l., uwzględniając przyjęte w języku polskim znaczenie słowa „udostępnia”. Udostępnienie to możliwość skorzystania z danego obiektu przez inne podmioty niż władający obiektem.”

Przedstawiona argumentacja świadczy o tym, że warunek udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym – przewidziany w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol w brzmieniu, które przepis miał w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. – był wypełniony zarówno w przypadkach faktycznego korzystania przez przewoźników z tej infrastruktury, jak i przy stworzeniu potencjalnej możliwości jej użytkowania.

Zaznaczyć trzeba, że art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol nie wprowadzał żadnych warunków odnoszących się do celu czy zakresu udostępniania infrastruktury kolejowej. Nieistotny był także status udostępnianej infrastruktury – zwolnieniu podlegała również infrastruktura

prywatna, o której mowa w art. 4 pkt 1c utk – zob. wyrok WSA w Opolu z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt: I SA/Op 2/18.

W stanie faktycznym podanym w niniejszym wniosku, w latach 2017-2021 wjazd przewoźnika kolejowego na bocznicę Wnioskodawcy był możliwy i bocznicą mogła być użytkowana przez przewoźnika kolejowego. Tym samym Wnioskodawca stwarzał przewoźnikom kolejowym możliwość korzystania ze swojej bocznic, czyli udostępnił bocznicę przewoźnikom kolejowym. Spetniona była więc i druga przesłanka zwolnienia z podatku od nieruchomości ustanowiona w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol.

3. Ponadto, jak już wcześniej zasygnalizowano, w załączniku nr 1 do utk za elementy infrastruktury kolejowej uznano grunty, na których znajdują się fragmenty tej infrastruktury. Co istotne - przez owe grunty rozumieć trzeba całe działki ewidencyjne - zob. wyrok NSA z dnia 5 sierpnia 2020 r., sygn. akt: II FSK 1438/18:

„Dodatkowo jedynie Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnia, że należało zgodzić się z sądem pierwszej instancji, że zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli tylko w części jest zajęta przez infrastrukturę kolejową. (...) Na podstawie tego przepisu w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. przedmiotowemu zwolnieniu podlega cała działka ewidencyjna, na której znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej, a nie tylko te części, które zostały faktycznie zajęte pod budowle infrastruktury kolejowej. Stanowisko to jest uprawnione z uwagi na jednoznaczne wskazanie w tym przepisie gruntów jako przedmiotu zwolnienia oraz rezygnacja z warunku zajęcia tych gruntów pod budowle infrastruktury kolejowe.”

Z uwagi na to, że w świetle art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a upol - w brzmieniu obowiązującym w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. – zrealizowany był wymów udostępnienia bocznic kolejowej Wnioskodawcy przewoźnikom kolejowym i tym samym podlegata ona zwolnieniu z podatku od nieruchomości, to także grunty, będące działkami ewidencyjnymi o numerach 37/6 i 43/4, na których znajduje się ta bocznic, korzystały z tego zwolnienia.

Oświadczenie

Oświadczam pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania, 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.

Załączniki:

1. Pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej,
3. Kserokopia dowodu uiszczenia opłaty od wniosku o wydanie interpretacji,