

Zaklików, dnia 8.01.2019 r.

FN.3120.1.2019

**Wnioskodawca:**

### **Interpretacja indywidualna przepisów prawa podatkowego**

Burmistrz Zaklikowa działając na podstawie art. 14d i art. 14j § 1 i § 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 800 t.j.) oraz art. 286 § 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2018 r., poz. 1302) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 lutego 2018 r., doręzonego do tut. organu w dniu 22 lutego 2018 r. o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie zwolnienia z podatku od nieruchomości określonego w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1445 t.j.) wydał dnia 18 maja 2018 r. indywidualną interpretację przepisów prawa podatkowego, w której stwierdził, że stanowisko Wnioskodawcy jest w całości (w odniesieniu do wszystkich trzech pytań) nieprawidłowe. Na powyższą interpretację wniósł skargę do WSA w Rzeszowie, który wyrokiem z dnia 10 września 2018 r. uchylił zaskarżoną interpretację, wobec powyższego Burmistrz Zaklikowa, po ponownym przeanalizowaniu sprawy

**stwierdza, że stanowisko Wnioskodawcy:**

w odniesieniu do przedstawionego we wniosku stanu faktycznego jest:  
**w pytaniu 1 prawidłowe, w pytaniu 2 prawidłowe i w pytaniu 3 prawidłowe.**

### **Uzasadnienie**

W dniu 22 lutego 2018 r. Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o udzielenie pisemnej indywidualnej interpretacji prawa podatkowego w zakresie zastosowania zwolnienia na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o opłatach i podatkach lokalnych (dalej zwanej: u.p.o.l.) przedstawiając następujący stan faktyczny.

#### **1. Stan faktyczny zaprezentowany w przedmiotowym wniosku.**

Wnioskodawca wskazał, że jest w posiadaniu gruntów jako wieczysty użytkownik i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia o transporcie kolejowej (dalej zwanej: u.t.k), która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym. Wnioskodawca stwierdził, że zgodnie z zapisami ww. ustawy jest zarządcą infrastruktury i jako taki ustanowił statut sieci. Następnie zgodnie z prowadzoną działalnością określił dla części infrastruktury Obiekt infrastruktury Usługowej (dalej zwany: OUI) – tory postojowe, którym nadał status udostępnianych przewoźnikom kolejowym. Dla OUI Wnioskodawca wystąpił do Urzędu Transportu Kolejowego o nadanie uprawnień dostępu do aplikacji RINF – rejestru infrastruktury i po ich otrzymaniu zamierza dokonać stosownego wpisu do rejestru. Zasady współpracy pomiędzy Zarządcą infrastruktury (Wnioskodawcą), będącym równocześnie Operatorem, a potencjalnie zainteresowanym dostępem do OUI przewoźnikiem regulowany byłby na podstawie uchwalonego przez Wnioskodawcę Regulaminu Obiektu Infrastruktury

Kolejowej ..... Bocznica Kolejowa w Lipie. Wnioskodawca wskazuje nadto, że wspomniana bocznica kolejowa w ewidencji jego środków trwałych widnieje jako budowla, która położona jest na działce ..... i posiada założoną księgę wieczystą. Na teźże bocznicy znajdują się tory, rozjazdy, szyny czyli w opinii Wnioskodawcy elementy, które są wymienione w Załączniku Nr 1 do u.t.k.

## 2. W związku z powyższym zadano następujące pytania:

- 1) Czy zgodnie z ustawą o podatkach i opłatach lokalnych na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 zwolnieniu z podatku od nieruchomości podlegają grunty - rozumiane jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy udostępnionej infrastruktury kolejowej OIU? W przypadku Wnioskodawcy jest to działka numer ..... na której znajduje się udostępniona infrastruktura kolejowa.
- 2) Czy zwolnieniu podlegają także budowle bocznicy kolejowych będące OUI?
- 3) Czy zwolnieniu podlegają obiekty infrastruktury usługowej także w przypadku, gdy istnieje obowiązek ich udostępniania ale w okresie np. roku żaden przewoźnik z nich nie skorzystał?

## 3. Stanowisko Wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem.

- 1) Zdaniem Wnioskodawcy - spółki ..... od 01 stycznia 2018 roku zwolnieniu z podatku od nieruchomości po podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. podlegać będą grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budynki i budowle infrastruktury kolejowej wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.
- 2) Wnioskodawca utrzymuje, że bocznica kolejowa jako budowla została przyjęta do użytkowania i wprowadzona do ewidencji środków trwałych przy zastosowaniu przepisów prawa bilansowego i podatkowego. W skład bocznicy wchodzi między innymi tory, rozjazdy, a więc elementy wyszczególnione w Załączniku nr 1 do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), przy czym nie wszystkie elementy infrastruktury, wchodzące w skład tego (jednego) środka trwałego (bocznicy) są udostępniane, gdyż tylko części infrastruktury bocznicy nadano status infrastruktury usługowej. Dla bocznicy został opracowany i zatwierdzony Regulamin Obiektu Infrastruktury Usługowej określający zasady jego udostępniania oraz cennik, a więc spełnione są warunki do uznania tej części bocznicy jako udostępnionej infrastruktury kolejowej.

Dalej Wnioskodawca podnosi, że w znowelizowanej ustawie o transporcie kolejowym, pojęcie infrastruktury kolejowej zostało zdefiniowane na nowo w Załączniku nr 1 do ww. ustawy, gdzie zawarto wykaz elementów tworzących tę infrastrukturę, natomiast w ewidencji księgowej bocznicy kolejowej stanowią odrębne środki trwałe (zawierające elementy z Załącznika Nr 1) posiadające określoną wartość uwzględniając przepisy bilansowe i podatkowe.

Wnioskodawca stwierdza, że biorąc pod uwagę różnicę w definicjach, a co za tym idzie trudności w ustaleniu na nowo wartości stanowiących poszczególne elementy bocznicy z uwzględnieniem Załącznika Nr 1 do u.t.k., to stoi on na stanowisku, że w przypadku gdy infrastruktura usługowa udostępniana jest tylko częścią infrastruktury ujętej w ewidencji księgowej jako jeden środek trwały to *per analogiam* (gdzie cała działka podlega zwolnieniu niezależnie od tego jaka jej część zajmuje infrastruktura udostępniana) należy z podstawy opodatkowania wyłączyć wszystkie elementy infrastruktury ujęte w załączniku Nr 1 do u.t.k. wchodzące

w skład tego środka trwałego (tory, rozjazdy, itp.) mimo, iż tylko część tych elementów jest udostępniana, ale ich podzielenie w ewidencji środków trwałych jest z oczywistych względów niemożliwe.

- 3) Względem pytania Nr 3 Wnioskodawca uważa, że stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l. zwalnia się z podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej udostępnianej przewoźnikom kolejowym. Z przepisów wynika, że zarządca infrastruktury, co zdaniem Wnioskodawcy ma miejsce w jego przypadku, jest obowiązany do jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Wnioskodawca wskazuje, że warunek ten musi być rozumiany szeroko, a zatem zgodnie istotą sformułowania nakładającego na zarządcę infrastruktury zobowiązania. Tym samym nie chodzi jedynie o faktyczne udostępnianie infrastruktury kolejowej, ale o sytuację „pozostawiania gotowości do udostępniania w każdym czasie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym”. Zdaniem Wnioskodawcy jego bocznicą kolejową objętą regulaminem Obiektu Infrastruktury Usługowej korzysta ze zwolnienia z podatku od nieruchomości w każdej sytuacji.

#### **4. Stanowisko organu podatkowego uzasadniające uchyloną interpretację.**

Obowiązek podatkowy i zasady opodatkowania podatkiem od nieruchomości normuje ustawa o podatkach i opłatach lokalnych, a konkretnie, w przedmiotowej sprawie, zasadność zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, który brzmi:

„Zwalnia się od podatku od nieruchomości:

1) 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;”.

Treść powyższego przepisu wskazuje na zwolnienie określonych kategorii gruntów, budynków i budowli stanowiących infrastrukturę kolejową w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, pod warunkiem, że spełniona została przynajmniej jedna z trzech wymienionych w ww. przepisie przesłanek. Z wniosku złożonego przez

. wynika, że chodzi o przesłankę z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a) u.p.o.l., czyli udostępnianie przewoźnikom kolejowym. Kwestia, co jest infrastrukturą kolejową podlega ustaleniu w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w tym w załącznikach do niej, które organ podatkowy przedstawia poniżej, i tak w art. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 t.j.) zamieszczono następujące definicje, istotne dla potrzeb analizy niniejszej sprawy:

- pkt 1) infrastruktura kolejowa - elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;

- pkt 1a) droga kolejowa - 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;

- pkt 1b) infrastruktura nieczynna - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

- pkt 1c) infrastruktura prywatna - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;”

- pkt 4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;

- pkt 7) zarządca infrastruktury - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej

budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;

- pkt 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- pkt 10) bocznicą kolejową - 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;

W skład infrastruktury kolejowej, do których odsyła pkt 1 z art. 4 u.t.k., stanowiący załącznik nr 1 do ustawy (wykaz elementów 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 inżynieryjne: 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 jezdnyymi, 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.

Zasadnym jest podniesienie, że zgodnie z treścią art. 3 ust. 3 u.t.k.: „Przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, 5b-6b, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy”. Odnośnie powyższego należy wskazać,

że rozdział 6 u.t.k. wspomniany w powyższym wyłączeniu, dotyczy udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, co określono w art. 29 u.t.k. - zakres udostępnienia infrastruktury kolejowej:

1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:

1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;

2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:

a) przydzielaniu trasy pociągu,

b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;

3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;

4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

2. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.

3. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

Wobec przytoczonych przepisów uprawnionym wydawało się przyjęcie wniosku, że w rozumieniu u.t.k. udostępnienie infrastruktury kolejowej nie dotyczy prywatnej infrastruktury kolejowej.

Przedmiot niniejszej interpretacji prawa podatkowego związany był z dokonaniem przez ustawodawcę nowelizacji ustaw: o transporcie kolejowym - ustawa z dnia 16 listopada 2016 r.) o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923 t.j) oraz o podatkach i opłatach lokalnych. Ustawa zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym wprowadziła szereg zmian, w tym również do ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. W poprzednim stanie prawnym inaczej zdefiniowana była kwestia infrastruktury kolejowej, tj. poprzez szeroko rozumianą infrastrukturę wskazaną w znowelizowanym art. 4: „infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętyimi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.” Obecnie katalog obiektów takiej infrastruktury jest zamknięty, enumeratywnie wyliczony w Załączniku Nr 1 do u.t.k. W zakresie aspektu pytania Wnioskodawcy, dotyczącego obowiązku podatkowego, trafnym jest stanowisko Wnioskodawcy, w myśl którego opodatkowaniu albo zwolnieniu podlegać mają całe działki gruntu, a nie jedynie ich część stanowiąca element infrastruktury określony w ww. Załączniku Nr 1. Pozostawało to bez wpływu na kwalifikację sytuacji podatnika w niniejszej sprawie. Rozważając tę kwestię organ jednak stanął na stanowisku, że ulga dla podatnika związana z faktem posadowienia na działce gruntu infrastruktury kolejowej, w nikłym stopniu zajmującym tę działkę, była nieuzasadniona i rodziła stan godzący w konstytucyjną zasadę sprawiedliwości społecznej. Mogło to, zdaniem organu, doprowadzić do sytuacji, gdzie porównywalne działki, w tym zabudowane analogicznie, byłyby inaczej traktowane podatkowo tylko ze względu na fakt umiejscowienia, jedynie na obrzeżach jednej z nich, budowli związanej z infrastrukturą kolejową.

Ponadto oznaczenie w ewidencji gruntów i budynków działki wskazywało na tereny przemysłowe – oznaczenia „Ba”, a nie „Tk” czyli tory kolejowe. Organ podatkowy opierał się podczas prowadzenia postępowania podatkowego, w zakresie jego wymierzenia albo zwolnienia od podatku, na danych zawartych w ewidencji gruntów

i budynków. Podstawą posługiwania się danymi ewidencyjnymi jest art. 21. ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r., poz. 2101 t.j.), dotyczący wykorzystanie danych z ewidencji gruntów i budynków: „Podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, **wymiaru podatków** i świadczeń, oznaczania nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami oraz ewidencji gospodarstw rolnych stanowią dane zawarte w ewidencji gruntów i budynków.”. W ślad za powyższym, zgodnie z treścią Załącznika Nr 6 pkt 19 Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z ) tereny kolejowe posiadają oznaczenie użytku gruntowego – Tk, do których „zalicza się *grunty* zajęte pod budowlę i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznice kolejowe itp.”. Kwalifikacja działki będącej przedmiotem wniosku ma oznaczenie właściwe dla terenu przemysłowego, co organ analizując stan faktyczny i prawny sprawy również zobowiązany był wziąć pod uwagę.

Następnie sam Wnioskodawca przyznał we wniosku, że udostępnianie jego infrastruktury ma charakter jedynie potencjalny. Żaden przewoźnik nie korzystał z udostępnianej przez Wnioskodawcę infrastruktury kolejowej. Faktem było, że obiekt Wnioskodawcy ma statut i regulamin, określający zasady udostępniania oraz cennik, jednakże w ocenie organu nie wpływało to na zwolnienie od podatku. Wnikliwa analiza stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, w tym załączonych dokumentów wskazywała bowiem ewidentnie, że zgodnie z definicją z art. 4 pkt. 1c infrastruktura Wnioskodawcy jest infrastrukturą prywatną. Posiadana przez Wnioskodawcę infrastruktura kolejowa służyła wyłącznie jemu, bo jest związana z prowadzoną przez niego działalnością gospodarczą. Zgodnie ze stanowiskiem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego „infrastruktura prywatna to infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób. Zarządca tej infrastruktury określa, że infrastruktura jest prywatna w statucie sieci”. Nie podlega zatem przepisom pozwalającym uznać zwolnienie podatkowe, bowiem ustawy o transporcie kolejowym, w myśl jej zapisów z art. 3 ust. 1 i ust. 3. nie stosuje się do „transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną” oraz, że „przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, 5b-6b, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.”. Faktem jest zapis w statucie sieci zarządcy infrastruktury kolejowej torów postojowych - jako ustanowionego obiektu infrastruktury usługowej – należącego do Wnioskodawcy, jednak w opinii organu nie były one udostępnianie żadnemu przewoźnikowi kolejowemu. Organ rozumiał postępowanie Wnioskodawcy w ten sposób, że Wnioskodawca – podatnik z własnej inicjatywy występuje o nadanie posiadanej przez niego boczniczy statusu udostępnianej infrastruktury, co rodzi za sobą konieczność jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Poczynania te, zdaniem Organu, nie mogły prowadzić do zwolnienia od podatku w sytuacji, gdzie zgodnie z art. 36a ust. 1 u.t.k. udostępnianie takie odbywa się na wniosek, a żaden przewoźnik nie był zainteresowany korzystaniem z infrastruktury Wnioskodawcy i ani jeden wniosek nie był złożony. Udostępnianie należało tutaj bowiem rozumieć, w opinii Organu podatkowego, jako czynność faktyczną, zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 4 czerwca 2014 r., sygn. akt: III SA/Po 1420/13, LEX nr 1479693: „Przesłanka nabycia prawa do zwolnienia podatkowego polegająca na obowiązku

udostępnienia przez zarządcę infrastruktury licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu ma charakter faktyczny, a to oznacza, że nie chodzi w niej o hipotetyczną możliwość udostępnienia zarządzanej infrastruktury kolejowej lecz o faktyczne udostępnienie jej na potrzeby publicznego transportu kolejowego. Powyższe zobowiązanie zarządcy infrastruktury do udostępnienia budowli, o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. dotyczy skonkretyzowanych co do tożsamości licencjonowanych przewoźników.” Przychylenie się do odmiennego stanowiska powodowałoby możliwość korzystania ze zwolnienia podatkowego praktycznie wszystkich podmiotów posiadających infrastrukturę kolejową, której część wskazałoby jako infrastruktura kolejowa usługowa podlegająca udostępnianiu, niezależnie od jakichkolwiek realnych przesłanek - potrzeb faktycznego jej wykorzystywania. Argumentacja taka wydawała się być sprzeczna z ideą racjonalnego ustawodawcy, zrównując rzeczywiste zapotrzebowania przewoźników z abstrakcyjnymi ofertami właścicieli prywatnych infrastruktur. W ślad za powyższym wspomnieć przyjdzie o dyrektywie zawężającej przy określaniu podatku, a uznawanie każdej udostępnionej infrastruktury usługowej, bez względu na to, czy kiedykolwiek ktokolwiek byłby zainteresowany jej wykorzystaniem, poza prywatnymi potrzebami właściciela, wydaje się być interpretacją rozszerzającą, a więc niedopuszczalną, jak argumentował Organ.

Resumując, w zakresie pytania pierwszego Wnioskodawcy organ podatkowy stwierdził, że co do zasady grunty rozumiane jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy udostępnionej infrastruktury kolejowej, mogą podlegać zwolnieniu od podatku od nieruchomości, jednak, z przyczyn określonych w treści wydanej interpretacji, nie zachodziła taka możliwość zwolnienia w przypadku Wnioskodawcy.

W zakresie pytania drugiego organ stał na stanowisku, że zwolnieniu w myśl analizowanych przepisów, mogą podlegać budowle bocznic kolejowych, jednakże stan faktyczny opisany przez Wnioskodawcę wskazuje, że w jego sprawie zwolnienie takie było nieuprawnione.

Natomiast odpowiadając na pytanie trzecie, które rzutowało na dwa poprzednie, ustalenia poczynione przez organ podatkowy doprowadziły do konkluzji, w myśl której nie ma podstaw do przyjęcia jako podstawy do zwolnienia z podatku, jedynie hipotezy pewnego stanu rzeczy, który, jako zdarzenie potencjalne, być może nigdy by się nie ziścił.

Zważywszy na powyższe ustalenia, w ocenie organu podatkowego sytuacja Wnioskodawcy, pomimo że posiadał on elementy udostępnianej infrastruktury kolejowej - bocznic kolejową - oraz miał obowiązek ich udostępniania, nie pozwalała na zastosowanie zwolnienia, wobec czego Burmistrz Zaklikowa uznał w indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego stanowisko Wnioskodawcy za nieprawidłowe w całości.

## **5. Od wskazanej interpretacji Wnioskodawca wniosła skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie;**

Zarzucając naruszenie przepisów prawa podatkowego, tj.:

- art. 121 w zw. z art. 14h Ordynacji podatkowej poprzez nieprzewodzenie postępowania w sposób budzący zaufanie podatnika do organów podatkowych poprzez zaniechanie wnikliwego zbadania całokształtu sprawy, które pozwoliłoby na ustalenie, że istnieją podstawy do zwolnienia od podatku od nieruchomości całej działki ewidencyjnej o numerze ewidencyjnym , z uwagi na spełnienie wszystkich przesłanek, o których mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych,

- przepisu art. 120 w zw. z art. 121 § 1 w zw. z art. 14h ordynacji podatkowej poprzez oparcie interpretacji wyłącznie na treści ewidencji gruntów i budynków i nieuwzględnienie przy

wydaniu rozstrzygnięcia, że stanowi ona dokument urzędowy, który może zostać podważony za pomocą innych dokumentów. a w konsekwencji nieuwzględnienie, że grunty rozumiane jako działka ewidencyjna stanowią teren kolejowy zgodnie z treścią świadectwa bezpieczeństwa użytkowania bocznic kolejowej wydanego przez Prezesa UTK i w konsekwencji zaniechanie wydania interpretacji w sposób zgodny z zasadą praworządności oraz zasadą prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie do organów podatkowych,

- przepisu art. 14c § 1 i 2 Ordynacji podatkowej poprzez nieocenie przedstawię we wniosku o wydanie indywidualnej interpretacji stanu faktycznego pod kątem spełnienia przez Skarżącą warunków, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych oraz nie wskazanie prawidłowego stanowiska wraz z oceną prawną, choć te elementy są obligatoryjne przy wydawaniu interpretacji negatywnej,

- przepisu art. 14c § 3 Ordynacji podatkowej poprzez niewłaściwe pouczenie o prawie wniesienia skargi do WSA i wskazanie, że możliwe jest wniesienie takiej skargi po uprzednim wezwaniu na piśmie organu, który wydał interpretację, w terminie 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o jej wydaniu – do usunięcia naruszenia prawa, podczas gdy od 01 czerwca 2017 r. skargę składa się do WSA za pośrednictwem organu, który wydał interpretację.

Ponadto zarzuciła naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci:

- przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a w zw. z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne w zw. z art. 68 ust. 3 pkt 7 oraz pkt 19 załącznika nr 6 Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków poprzez jego błędna wykładnię polegającą na uznaniu, że zwolnieniu od podatków od nieruchomości podlega tylko ta działka ewidencyjna, która oprócz spełnienia przesłanek o których mowa w powołanym przepisie stanowi również teren kolejowy, w myśl ww. rozporządzenia o ewidencji gruntów i budynków,

- przepisu art. 21 ust. 1 ustawy Prawo geodezyjne poprzez jego błędna wykładnię polegającą na uznaniu, że treść zapisów o ewidencji gruntów i budynków ma charakter przepisów bezwzględnie wiążących dla organu podatkowego i w konsekwencji uznanie, że jedynie grunty określone w ewidencji gruntów jako tereny kolejowe podlegają zwolnieniu od podatku od nieruchomości o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., podczas gdy ewidencja gruntów i budynków ma w postępowaniu podatkowym walor dokumentu urzędowego, a w konsekwencji możliwe jest przeprowadzenie dowodu przeciw treści dokumentu urzędowego

- naruszenie przepisu art. 3 ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 4 lc ustawy o transporcie poprzez błędna wykładnię i uznaniu, że infrastruktura kolejowa wnioskodawcy stanowi transport wewnątrzzakładowy podczas gdy infrastruktura ta, zdaniem Skarżącej spółki, nie stanowi transportu zakładowego a jedynie częściowo infrastrukturę prywatną, a pojęcia te nie są tożsame.

**W odpowiedzi na skargę Organ wniósł o jej oddalenie.**

#### **6. Stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie w sprawie:**

WSA w Rzeszowie uznał skargę \_\_\_\_\_ za częściowo uzasadnioną, stwierdził, co jest dla niniejszej interpretacji kwestią zasadniczą, że w świetle przeważającego orzecznictwa sądów administracyjnych prywatny charakter bocznic kolejowej nie pozbawia właściciela zwolnienia o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, wskazując jednocześnie, że podziela ww. przeważające stanowisko



orzecznictwa innych sądów, w tym choćby ze względu na fakt, że powyższe zwolnienie ma charakter przedmiotowy a nie podmiotowy.

Względem kwestii stanowiska Organu w sprawie kwalifikacji danych zawartych w ewidencji gruntów i budynków Sąd wskazał, że Organ winien zająć jednoznaczne stanowisko.

#### 7. Stanowisko organu podatkowego.

W myśl art. 14b § 1 i 14j Ordynacji podatkowej minister właściwy do spraw finansów publicznych, a 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 § 3 Ordynacji podatkowej składający wniosek o wydanie indywidualnej interpretacji obowiązany 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.

W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydający interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, bez możliwości jego modyfikowania czy też prowadzenia postępowania dowodowego w sprawie w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej. Wobec powyższego, interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu faktycznego przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku. Niniejsza interpretacja przepisów prawa podatkowego wydana została w związku z uchynieniem poprzedniej interpretacji organu podatkowego w tej sprawie przez WSA w Rzeszowie.

Wobec rozstrzygnięcia Sądu organ podatkowy uwzględnił argumentację zawartą w przywołanym orzeczeniu, zastosował się do zawartych w wyroku wskazań i przyjmując ją uznał stanowisko Wnioskodawcy za prawidłowe.

#### Pouczenie

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 Rzeszowie za pośrednictwem Burmistrza Zaklikowa.

Niniejsza interpretacja indywidualna, po usunięciu danych identyfikacyjnych Wnioskodawcy, zostanie niezwłocznie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

**BURMISTRZ**

*Dariusz Toczyski*

.....

Otrzymują:

- 1) Adresat,
- 2) Aa.