

WPiW.310.1.2020.WS

## **PISEMNA INTERPRETACJA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO**

Prezydent Miasta Torunia działając na podstawie art. 14 j § 1 w związku z art. 14 c ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020r. poz. 1325 z późn. zm) oraz art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019r. poz. 1170 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku o udzielenie pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu zastosowania prawa podatkowego w indywidualnej sprawie dotyczącej przedstawionego stanu faktycznego

**stwierdza, że** stanowisko Wnioskodawcy przedstawione we wniosku z dnia 17 sierpnia 2020r. w sprawie zwolnienia od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej  
w pkt 1 – jest prawidłowe  
w pkt 2 – jest prawidłowe

### **Uzasadnienie**

pismem z dnia 17.08.2020r. (data wpływu: 28.08.2020r.) zwróciła się z wnioskiem o udzielenie pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu zastosowania prawa podatkowego w indywidualnej sprawie dotyczącej zwolnienia od podatku od nieruchomości bocznic kolejowej stanowiącej infrastrukturę kolejową, która jest udostępniona licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.

Wnioskodawca złożył oświadczenie, że elementy przedstawionego stanu sprawy objęte ww. wnioskiem w dniu jego złożenia nie są przedmiotem toczącego się postępowania podatkowego, kontroli podatkowej, postępowania kontrolnego organu kontroli skarbowej oraz, że w tym zakresie sprawa nie została rozstrzygnięta co do istoty w decyzji lub postanowieniu organu podatkowego lub organu kontroli skarbowej.

Wnioskodawca uiścił także opłatę, za wydanie niniejszej interpretacji.

### **Opis zdarzenia przyszłego:**

Wnioskodawca wskazał, że podstawowym przedmiotem jego działalności

W celu zapewnienia transportu odpowiednich materiałów, urządzeń oraz innych elementów potrzebnych do funkcjonowania zakładu, posiada bocznicę kolejową o nazwie

Bocznicą ta odgałęzia się od toru stacyjnego

położonej na linii kolejowej znaczenia państwowego  
odgałęzienia: na zwrotnicy rozjazdu

. Miejsce  
i zwrotnicy rozjazdu

. Punktami początkowymi bocznic są punkty końcowe rozjazdu

Bocznicę tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm i nie są wykorzystywane do przewozu osób. Dodatkowo na terenie bocznic znajduje się budynek posterunku dyspozytora kolejowego, w którym znajdują się urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Wnioskodawca zawarł z innym podmiotem (dalej: *Użytkownik*) umowę obsługi bocznic kolejowej oraz umowę dzierżawy infrastruktury kolejowej. *Użytkownik* z kolei zawarł umowę bocznicową z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym określając warunki eksploatacji bocznic kolejowej, tym samym ruch po bocznic kolejowej jest dokonywany przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Zgodnie z zapisami umowy bocznicowej ruch pociągów do punktu zdawczo-odbiorczego położonego na terenie bocznic kolejowej Spółki jest dokonywany wyłącznie przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego, natomiast dalsze czynności manewrowe są wykonywane przez jej *Użytkownika*, który nie jest licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym. Opiswane czynności manewrowe dokonywane są za pomocą lokomotywy będącej własnością Wnioskodawcy, która obecnie jest dzierżawiona przez *Użytkownika*. Dodatkowo w latach 2017-2019 posiadała licznych współużytkowników.

W celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic opracowano Regulamin pracy bocznic kolejowej. Wskazany regulamin został uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej, za pośrednictwem którego bocznic kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową posiada również świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, potwierdzające zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie bocznic kolejowej.

Bocznic kolejowa położona jest na kilkunastu działkach ewidencyjnych, w różny sposób oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków, głównie jako Ba- tereny przemysłowe oraz Bp-zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy. Grunty zajęte bezpośrednio na elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej, bądź powierzchnia działki ewidencyjnej w przeważającej części zajęta jest na elementy infrastruktury kolejowej. Działki niezajęte w całości przez elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową. Spółka zamierza wykorzystywać bocznic kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

#### **W związku z ww. stanem faktycznym zadano pytania o następującej treści:**

- 1) „Czy grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej, stanowiące infrastrukturę kolejową, która jest udostępniona licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych?”
- 2) „Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych obejmuje całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?”

#### **Stanowisko Wnioskodawcy:**

Wnioskodawca, zgodnie z treścią art. 14 b § 3 ustawy z dnia 29.08.1997r. Ordynacja podatkowa przedstawił własne stanowisko w sprawie oceny prawnej wskazanego przez siebie zdarzenia przyszłego.

Spółka stoi na stanowisku, iż:

- 1) Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w brzmieniu obowiązującym



od 1 stycznia 2017r., gdyż stanowią infrastrukturę kolejową i są udostępnione licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu;

- 2) Zwolnieniu od podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlegają całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

#### **Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy:**

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 7 ust. 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, obowiązującym od 1 stycznia 2017r. zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

- jest udostępniana przewoźnikowi kolejowemu lub
- jest wykorzystana do przewozów osób, lub
- tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

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.

Zgodnie z załącznikiem Nr 1 do UTK 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, 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 jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej



zostały wprowadzone ustawą z dnia 16 listopada 2016r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy zmieniającej UTK w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych do zmiany pojęć stanowiących w UTK. Ponadto zaproponowana zmiana miała na celu dostosowanie przedmiotowego zwolnienia do zwolnienia dotyczącego transportu kolejowego poprzez objęcie zwolnieniem również budynków, np. nastawni kolejowych.

Wnioskodawca wskazał, 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 21.11.2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 320).

Bocznicą kolejową definiowaną jest w art. 4 pkt 10 UTK, zgodnie z którym, bocznicą kolejową, to 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.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, że bocznicą , z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznicę kolejową na gruncie UTK, a w konsekwencji, z uwagi na regulację wprowadzoną ustawą zmieniającą UTK, stanowi obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym do dnia 31.12.2016r. bocznicę kolejową nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznicą kolejową Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisach art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL.

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniania przewoźnikowi kolejowemu”, 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 udostępnienia” (poprzedni stan prawny)
- „jest udostępniana” (aktualny stan prawny).

W konsekwencji należy stwierdzić iż zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tegoż warunku zwolnienia dla infrastruktury. Biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, iż obecnie faktyczne udostępnienie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/wyjazdu przez bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. 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 jest udostępniana podmiotowi zewnętrznemu – licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, wykonującemu przejazd po infrastrukturze bocznicowej Spółki w ramach umowy bocznicowej.

Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową wypełnia również drugą przesłankę dla objęcia zwolnieniem od podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL – jest udostępniana przewoźnikowi kolejowemu.

W zakresie pkt 2 Spółka wskazała, że w obecnym stanie prawnym oprócz budowli objęte zwolnieniem z art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL mogą zostać również budynki i grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Przy czym w zakresie gruntów, które miały podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji 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 działki, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej.



Zdaniem Spółki na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż gruntami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1.

W konsekwencji przez infrastrukturę kolejową należy rozmieść 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 wykładnię językową 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 za działkę ewidencyjną, zgodnie z definicją zawartą w § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29.03.2001r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków, należy rozumieć, że 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 ww. rozporządzenia do terenów kolejowych zalicza się grunty zajęte pod budowle i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznicę kolejową itp.

Tym samym zasadne jest stanowisko, iż całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej podlegają zwolnieniu od podatku od nieruchomości w przedstawionym stanie faktycznym/opisie zdarzenia przeszłego.

Spółka na poparcie swojego stanowiska posiłkowała się licznymi orzeczeniami wojewódzkich sądów administracyjnych oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego wydanych w takich samych lub podobnych stanach faktycznych.

#### **Ocena stanowiska Wnioskodawcy:**

Uwzględniając treść wniosku o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego, jak i obowiązujący stan prawny organ podatkowy stwierdza, że stanowisko Wnioskodawcy w odniesieniu do opisanego stanu faktycznego w pkt 1 i w pkt 2 jest prawidłowe.

#### **Uzasadnienie organu podatkowego:**

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (w obowiązującym w sprawie brzmieniu od 1.01.2017r.) 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.

Powyższy przepis wskazuje, że zwolnieniu podlegają elementy infrastruktury kolejowej, które muszą spełniać co najmniej jeden z trzech warunków wymienionych wyżej.

Ustawodawca wprowadził w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zwolnienie określonej grupy gruntów, budynków i budowli z podatku od nieruchomości przez ich przynależność do infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Stosownie do art. 4 pkt 1 tej ustawy infrastrukturę kolejową tworzą elementy określone w jej załączniku nr 1 - Wykaz elementów infrastruktury kolejowej, z którego wynika, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejową 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 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.

W tym miejscu należy zauważyć, że z samej już treści pkt 12 załącznika wynika wyraźnie, że elementem infrastruktury są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 tego załącznika, nie zaś ich części zajęte przez te elementy. Literalna wykładnia załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym prowadzi do zatem do wniosku, że aby dany składnik majątku mógł zostać uznany za element infrastruktury kolejowej, musi być wymieniony w pkt 1-12 tego załącznika oraz spełniać jedno z wymienionych w przepisie kryteriów, w tym być częścią linii kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, lub być częścią bocznic kolejowej zdefiniowanej w art. 4 pkt 10 ustawy o transporcie kolejowym.

Nowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych stanowi, że składniki majątku podatnika dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości muszą spełniać dwie przesłanki: stanowić grunt, budynek lub budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym i jednocześnie infrastruktura ta musi być udostępniana przewoźnikom kolejowym. W ramach pierwszej z wymienionych przesłanek omawiany przepis jednoznacznie odsyła do ustawy o transporcie kolejowym, a zatem stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy. Z kolei załącznik ten zalicza do infrastruktury kolejowej między innymi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 (pkt 12). Elementy te wchodzą w skład infrastruktury kolejowej, 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. Zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli tylko w części jest zajęta przez infrastrukturę kolejową. W odniesieniu do gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu klasyfikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z treści art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wykreślono zapis, że zwolniona jest tylko część gruntów, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej. Z tego względu przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób zakwalifikowania jej w ewidencji. Na podstawie tego przepisu w brzmieniu



obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. przedmiotowemu zwolnieniu podlega zatem 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 rezygnację z warunku zajęcia tych gruntów pod budowle infrastruktury kolejowej.

Wskazać należy także, że kwestia własności infrastruktury kolejowej, pozostaje poza zakresem zwolnienia, ponieważ zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest przedmiotowe, a nie podmiotowe. Ustawodawca w ww. przepisie ograniczył się wyłącznie do wskazania, że zwolnieniu podlegają grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym wyraźnie rozgraniczył przedmiot zwolnienia od jego struktury własnościowej.

Uwzględniając powyższe stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pkt 1 i pkt 2 wniosku o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego należy uznać za prawidłowe.

W związku z tym, iż niniejsza interpretacja jest zgodna z wnioskiem interpretacyjnym i potwierdza stanowisko Wnioskodawcy w pełnym zakresie, organ podatkowy na podstawie art. 14 c § 1 ustawy Ordynacja podatkowa odstępuje od szczegółowego uzasadnienia prawnego.

Jednocześnie informuje, iż niniejsza interpretacja udzielana jest w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień jej wydania przez organ podatkowy i dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez wnioskodawcę. Z uwagi, iż organ wydający interpretację nie jest uprawniony do jakiegokolwiek ingerowania w stan faktyczny przedstawiony we wniosku o wydanie interpretacji, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku, to wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego będącego przedmiotem niniejszej interpretacji. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym, udzielona interpretacja nie chroni Wnioskodawcy.

Niniejsza interpretacja, po usunięciu danych identyfikujących Wnioskodawcę, zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pouczenie:

*Na niniejszą interpretację przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy za pośrednictwem Prezydenta Miasta Torunia na adres: Wydział Podatków i Windykacji Urzędu Miasta Torunia, ul. Grudziądzka 126B, 87-100 Toruń. Termin na wniesienie skargi wynosi 30 dni od dnia doręczenia stronie pisemnej interpretacji przepisów prawa.*

Z up. Prezydenta Miasta  
Dyrektor  
Wydziału Podatków i Windykacji  
  
Maria Krowczyńska