Orla 16.02.2018 r.

Fn. …………………………..

**…………………………………………………….**

**…………………………………………………………..**

*……………………………………………………………..*

**Interpretacja indywidualna**

Wójt Gminy Orla działając na podstawie art. 14c § 1 i § 2, art. 14j § 1 i § 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r., poz. 201 z późn. zm.), art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1785 z późn. zm.) oraz art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), w związku z wnioskiem ……………………………………………… o wydanie interpretacji indywidualnej dotyczącej podatku od nieruchomości - zastosowania art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych , wniesionego w dniu 20 listopada 2017 r.:

1. **uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 1,**
2. **uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 2,**
3. **uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 3.**

**Uzasadnienie**

W dniu 20 listopada 2017 r. do Wójta Gminy Orla wpłynął wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej dotyczącej zastosowania art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

1. **W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:**

Podstawowy przedmiot działalności gospodarczej Wnioskodawcy to produkcja płyt HDF służących do dalszej produkcji mebli o różnorakim przeznaczeniu. Z uwagi na skalę działalności, konieczność odbierania dużych partii surowca drzewnego służącego do produkcji, a także wysyłania odbiorcom zewnętrznym produktów w postaci ultracienkich płyt HDF, Wnioskodawca korzysta, m. in., z transportu kolejowego.

Wnioskodawca jest właścicielem bocznicy kolejowej znajdującej się na terenie Gminy Orla. Przedmiotowa bocznica jest zgłaszana do opodatkowania podatkiem od nieruchomości w kategorii budowli związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Bocznica kolejowa składa się w szczególności z takich elementów jak:

* podtorze częściowo w formie nasypu wraz z urządzeniami je zabezpieczającymi i odwadniającymi
* nawierzchnia torowa składająca się z podsypki z tłucznia oraz ramy toru zbudowanej z podkładów betonowych, szyn, złączek i przytwierdzeń.

Bocznica jest połączona bezpośrednio z linią kolejową nr 32 Czeremcha – Białystok (stacja macierzysta Bielsk Podlaski) dzięki czemu możliwy jest transport towarów załadowanych na bocznicy liniami kolejowymi do różnych miejsc w kraju i zagranicą oraz transport towarów do Wnioskodawcy z różnych miejsc w kraju i zagranicą, które są rozładowywane na przedmiotowej bocznicy.

Obiekt położny jest na szeregu działek należących do Wnioskodawcy, tj. na działkach o numerach geodezyjnych: 11/3; 9; 90; 89/2; 88; 87; 85/4; 104/1; 103/2; 102/2; 100/12; 100/10; 100/8; 99/2; 98/1; 77/4; 96/4; 96/3; 94/3; 93/2; 92/2; 109/2; 107/7; 106/7; 106/1; 105/2, położonych w Gminie Orla w obrębach ewidencyjnych nr ………………….. oraz ……………….. Działki te w ewidencji gruntów i budynków stanowią tereny przemysłowe (Ba) oraz użytki rolne (R) klasy III i IV. Na niektórych wymienionych działkach znajdują się również inne obiekty budowlane Wnioskodawcy w postaci budynków i budowli. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca opodatkowuje podatkiem od nieruchomości te fragmenty użytków rolnych, które są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej. Od pozostałych fragmentów użytków rolnych, które nie są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej, Wnioskodawca nie nalicza podatku od nieruchomości, gdyż fragmenty takie podlegają opodatkowaniu podatkiem rolnym.

W dniu 27 kwietnia 2012 r. została zawarta umowa bocznicowa nr CTHE-320/2012 pomiędzy Wnioskodawcą, a ………………………………….. (posiadającą licencję przewoźnika kolejowego i wpisaną do rejestru przewoźników kolejowych Urzędu Transportu Kolejowego pod nr …..). Przedmiotem umowy jest ustalenie warunków eksploatacji szlakowej bocznicy kolejowej należącej do Wnioskodawcy, zgodnie z którymi PKP…………….zobowiązała się podstawiać / zabierać próżne oraz ładowne wagony na/z punktu zdawczo-odbiorczego bocznicy użyte w przewozach realizowanych przez PKP ………. Umowa wskazuje również, że posiadacz bocznicy (Wnioskodawca) użytkuje ją dla własnych potrzeb, nadając i odbierając przesyłki przewożone transportem kolejowym. Regulamin bocznicy opracował Wnioskodawca i uzgodnił z PKP Polskiej Linie Kolejowe S.A. Ponadto zgodnie z umową bocznicową, bocznicę obsługuje PKP …………….. lokomotywami manewrowymi stacji ………………… w godzinach określonych w planie obsługi bocznicy opracowanym przez PKP ………. Jako że obsługa bocznicy przez PKP ………… realizowana jest w celu umożliwienia świadczenia usług przewozowych transportem kolejowym przez PKP …………. dla Wnioskodawcy, z tytułu korzystania z bocznicy PKP ……………. nie ponosi żadnych odpłatności na rzecz Wnioskodawcy, natomiast z tytułu obsługi bocznicy Wnioskodawca ponosi opłaty na rzecz PKP …….. . PKP ………… wykorzystuje bocznicę w części niezbędnej do wykonywania usług dla Wnioskodawcy i realizacji obsługi bocznicy zgodnie, m.in., z umową bocznicową.

Ponadto w dniu 23 kwietnia 2012 r. podpisana została z operatorem kolejowym, tj. Panem …………………………., prowadzącym działalność gospodarczą pod firmą ……………………., umowa na obsługę opisanej wyżej bocznicy kolejowej. Do obowiązków operatora należy, m. in., obsługa punktów ładunkowych korzystających z usług transportu kolejowego, wykonywanie czynności spedycyjnych na torach zdawczo – odbiorczych, w tym przyjmowanie wagonów od PKP ………, zdawanie wagonów na torach zdawczo – odbiorczych przedstawicielowi PKP …………, ważenie wagonów.

1. **W związku z tak przedstawionym stanem faktycznym Wnioskodawca zadał następujące pytania:**
2. Czy należąca do Wnioskodawcy bocznica kolejowa w całości korzysta ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych – w brzmieniu aktualnym, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r.?
3. Czy, w przypadku uznania, że bocznica kolejowa należąca do Wnioskodawcy zwolniona jest od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych i w sytuacji, gdy na działkach Wnioskodawcy, przez które przebiega bocznica kolejowa, położone są także inne obiekty budowlane należące do Wnioskodawcy, lecz nie stanowiące części infrastruktury kolejowej, zwolnieniu będą podlegały działki ewidencyjne przez które przebiega bocznica kolejowa w całości (z zastrzeżeniem działek oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków jako użytki rolne (R), które w częściach niezajętych na prowadzenie działalności gospodarczej są wyłączone od opodatkowania podatkiem od nieruchomości)?
4. W przypadku uznania, że stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania nr 2 nie jest prawidłowe, jak należy ustalić, która część działek ewidencyjnych przez które przebiega bocznica kolejowa i znajdują się na nich także inne obiekty budowlane będzie zwolniona z opodatkowania podatkiem od nieruchomości? Czy będą to te fragmenty działek ewidencyjnych, na których bezpośrednio znajdują się (są bezpośrednio posadowione) elementy infrastruktury kolejowej i ewentualnie te fragmenty, które potrzebne są do obsługi i korzystania z infrastruktury kolejowej?
5. **Stanowisko Wnioskodawcy:**

**ad. pytanie nr 1**

W ocenie Wnioskodawcy, należąca do Wnioskodawcy bocznica kolejowa stanowiąca środek trwały o nazwie „Bocznica kolejowa …………..” o nr inw. ………………….. w całości korzysta ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych – w brzmieniu aktualnym, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r.

**ad. pytanie nr 2**

W ocenie Wnioskodawcy, w przypadku uznania, że bocznica kolejowa należąca do Wnioskodawcy zwolniona jest od opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, zwolnieniu będą podlegały działki ewidencyjne, przez które przebiega bocznica kolejowa w całości, bez względu na okoliczność, iż na działkach tych położone są także inne obiekty budowlane należące do Wnioskodawcy, lecz niestanowiące części infrastruktury kolejowej. Jedynie w przypadku działek oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków jako użytki rolne (R), których części nie są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej i z tego względu są wyłączone od opodatkowania podatkiem od nieruchomości lecz podlegają podatkowi rolnemu, ze zwolnienia na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych będą korzystały te fragmenty działek, które są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej.

**ad. pytanie nr 3**

W ocenie Wnioskodawcy, w przypadku uznania, że stanowisko Wnioskodawcy w zakresie pytania nr 2 nie jest prawidłowe, to części działek, przez które przebiega bocznica kolejowa i znajdują się na nich także inne obiekty budowlane, które będą zwolnione z opodatkowania podatkiem od nieruchomości należy ustalić jako te części działek ewidencyjnych, na których bezpośrednio znajdują się (są bezpośrednio posadowione) elementy infrastruktury kolejowej i te części działek, które potrzebne są do obsługi i korzystania z infrastruktury kolejowej.

1. **Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy:**

**ad. pytanie nr 1**

W konstrukcji podatku od nieruchomości występują trzy przedmioty opodatkowania. Są to: grunty, budynki lub ich części, budowle lub ich części związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych (dalej "ustawa") przewiduje szereg zwolnień od opodatkowania podatkiem od nieruchomości. Stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy zwolnieniu takiemu podlegają grunty, budynki, 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.

Przepis w zacytowanym brzmieniu obowiązuje od dnia 1 stycznia 2017 r.

W art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy sformułowano dwie przesłanki, które muszą być łącznie spełnione, aby grunty, budynki i budowle mogły zostać zwolnione z opodatkowania. Zaistnienie zwolnienia wymaga, by:

1. grunty, budynki i budowle wchodziły w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym i jednocześnie
2. ta infrastruktura kolejowa była:

* **udostępniana przewoźnikom kolejowym** lub,
* wykorzystywana do przewozu osób lub,
* tworzyła linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Nie ulega wątpliwości, że bocznica kolejowa stanowi budowlę. Przez bocznicę kolejową potocznie rozumiane jest odgałęzienie [torów](https://pl.wikipedia.org/wiki/Tor_kolejowy), tor boczny o specjalnym przeznaczeniu, który najczęściej łączy główną [linię](https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa) z obiektem zaopatrywanym drogą kolejową. Na bocznicach pracują zazwyczaj lokomotywy manewrowe (za: <http://wikipedia.otg.pl>).

Jeśli chodzi o pierwszą z wymienionych przesłanek zwolnienia, to analizowany przepis zawiera odesłanie do przepisów o transporcie kolejowym. Dotyczy ono pojęcia „infrastruktura kolejowa”. Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie związane z ruchem kolejowym jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1727), dalej UTK.

Art. 4 pkt 1 UTK to definicja infrastruktury kolejowej. Według tego przepisu infrastrukturą kolejową są elementy określone w załączniku 1 do ustawy. Zgodnie zaś z załącznikiem nr 1 do UTK *„****w skład infrastruktury kolejowej wchodzą*** *następujące elementy, pod warunkiem że* ***tworzą część*** *linii kolejowej,* ***bocznicy kolejowej*** *lub innej drogi kolejowej,* ***lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:***

*1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;*

*2) obrotnice i przesuwnice;*

*3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;*

*4) obiekty 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 jezdnymi, 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.”*

**Zwraca uwagę, że przywołany załącznik wprost wymienia bocznicę kolejową jako część infrastruktury kolejowej.**

Jak już wyżej zaznaczono, do art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy wprowadzono odesłanie do przepisów specjalistycznych, tj. do przepisów o transporcie kolejowym. Podkreślić trzeba, że odesłanie to ma wąski charakter, albowiem dotyczy wyłącznie pojęcia „infrastruktura kolejowa”. Zwrot ten musi być zatem interpretowany zgodnie ze znaczeniem wynikającym z ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast pozostałe określenia występujące w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy, o znaczeniu niezdefiniowanym w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, powinny być wykładane zgodnie ze znaczeniem, które mają w języku potocznym.

Powyższe stanowisko Wnioskodawcy poparte jest także aktualnym orzecznictwem Naczelnego Sądu Najwyższego (wyrok z dnia 2 grudnia 2016 r., II FSK 3132/14), zgodnie z *którym „Nieuprawnione jest uzależnienie zwolnienia od podatku od nieruchomości od warunku, który nie został ustanowiony w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych(…) art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a PodLokU odsyła do ustawy o transporcie kolejowym, ale w ściśle wskazanym w tym przepisie zakresie, tj. do przyjęcia znaczenia określenia "budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej" takiego jakie zostało nadane w ustawie o transporcie kolejowym.”*

Druga z przesłanek zwolnienia zawarta w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy ma postać alternatywnego wymogu, by infrastruktura kolejowa, obejmująca grunty, budynki lub budowle, była:

* udostępniana przewoźnikom kolejowym, lub
* wykorzystywana do przewozu osób, lub
* tworzyła linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Do skorzystania z analizowanego zwolnienia podatkowego wystarczające jest spełnienie jednego z wymienionych warunków składających się na drugą przesłankę.

Z uwagi na fakt, iż bocznicę kolejową Wnioskodawcy tworzą linie kolejowe o szerokości torów nie większej niż 1435 mm oraz nie służy ona do przewozu osób, w stanie faktycznym, którego dotyczy wniosek, chodzi o sytuację udostępnienia bocznicy przewoźnikowi kolejowemu. W związku z tym konieczne jest przeanalizowanie zwrotu: „udostępnienie przewoźnikowi kolejowemu”.

Podkreślenia wymaga, że w odniesieniu do tego określenia nie zamieszczono w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy zastrzeżenia, że ma być ono rozumiane zgodnie z przepisami o transporcie kolejowym. Wobec powyższego, przy wykładni zwrotu „udostępnienie przewoźnikowi kolejowemu” należy posługiwać się znaczeniem, które ma w języku potocznym.

W języku polskim słowo „udostępniać” oznacza tyle co *„ułatwić kontakt z czymś lub umożliwić korzystanie z czegoś”*. Udostępnianie infrastruktury kolejowej z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy to zatem stan, w którym przewoźnik kolejowy ma możliwość i, co więcej, rzeczywiście korzysta z infrastruktury kolejowej. Innymi słowy jest to sytuacja, w której ma miejsce faktyczna czynność udostępniania infrastruktury, objawiająca się korespondującymi ze sobą: możliwością korzystania z infrastruktury kolejowej i fizycznym użytkowaniem tej infrastruktury przez przewoźnika kolejowego.

Zasadność przedstawionego stanowiska staje bardziej wyraźna kiedy porówna się obecną i wcześniejszą treść art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy. W poprzednim stanie prawnym dopuszczalność zwolnienia z opodatkowania była uzależniona od istnienia po stronie zarządcy infrastruktury obowiązku jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Chodziło więc wyłącznie o pewien stan gotowości udostępnienia infrastruktury, zobowiązanie do udostępnienia, stworzenie samej możliwości jej wykorzystania, a nie o faktyczną czynność jej użytkowania, jak to ma miejsce obecnie.

Zestawienie sytuacji istniejącej na gruncie poprzedniego i aktualnego stanu prawnego można zobrazować następująco: pod rządami poprzedniej wersji art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy istotne było zobowiązanie do świadczenia pewnej usługi (udostępniania infrastruktury kolejowej), aktualnie zaś istotny jest sam fakt świadczenia owej usługi.

Wyjaśnienie znaczenia przesłanki „udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu” wymaga także ustalenia kim jest przewoźnik kolejowy. Otóż jest nim, zgodnie z art. 4 pkt 9 UTK, przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Należąca do Wnioskodawcy bocznica kolejowa wchodzi w skład infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 4 pkt 1 UTK. Jest ona udostępniana przewoźnikowi kolejowemu, tj. PKP …….., zgodnie z opisanym stanem faktycznym, oraz Panu ……………………….. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą ………….. na mocy umowy o obsługę bocznicy z 2012 r.

**Spełnione są zatem przesłanki zwolnienia analizowanej bocznicy kolejowej od opodatkowania podatkiem od nieruchomości w oparciu o art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy.**

**ad. pytanie nr 2**

#### Zdaniem Wnioskodawcy, w razie uznania, że Wnioskodawca jest uprawniony do skorzystania ze zwolnienia od podatku od nieruchomości dla gruntów i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu UTK, zwolnieniu od podatku od nieruchomości będą podlegały grunty rozumiane jako działki ewidencyjne, bez względu na okoliczność, iż na działkach tych położone są także inne obiekty budowlane niestanowiące części infrastruktury kolejowej. Wyjątkiem będą jednak działki oznaczone w ewidencji gruntów i budynków jako użytki rolne (R), których części nie są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej i z tej przyczyny są wyłączone od opodatkowania podatkiem od nieruchomości lecz podlegają podatkowi rolnemu. W tym przypadku ze zwolnienia na mocy art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy będą korzystały te fragmenty wymienionych działek, które są zajęte na prowadzenie działalności gospodarczej.

#### Od dnia 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu od podatku od nieruchomości podlegają m.in. grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów UTK (art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy) tj. **grunty oznaczone jako działki ewidencyjne**, na których znajdują się elementy wymienione w załączniku nr 1 do UTK, jeśli **tworzą one część** linii kolejowej, **bocznicy kolejowej** lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania (art. 4 pkt 1 UTK oraz załącznik nr 1 do tej ustawy). Z powyższego wynika, iż zwolnieniem z opodatkowania objęte są grunty, na których znajdują się wyszczególnione w złączniku nr 1 do UTK elementy stanowiące bocznie kolejowe, jak również, na których znajdują się wyszczególnione w złączniku nr 1 do UTK elementy przeznaczone do zarządzania bocznicą kolejową lub jej utrzymania.

#### Co relewantne dla niniejszej sprawy definicja infrastruktury kolejowej, do której odsyła ustawa o podatkach i opłatach lokalnych dotyczy **gruntów oznaczonych jako działki ewidencyjne.**

#### Mając na uwadze, że art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy odsyła do definicji infrastruktury kolejowej zawartej w UTK, w ocenie Wnioskodawcy uzasadniona jest ścisła literalna wykładania w tym zakresie. W ustawie nie użyto bowiem sformułowania wskazującego, iż infrastrukturą kolejową są grunty stanowiące części działek ewidencyjnych, na których znajdują się elementy wymienione w załączniku nr 1 do UTK, lecz przeciwnie jednoznacznie wskazano, iż są to grunty oznaczone jako działki ewidencyjne.

#### Okoliczność, iż na danym gruncie rozumianym jako działka ewidencyjna, znajdują się elementy wskazane w złączniku nr 1 do UTK, sprawia, iż grunt ten (tj. działka ewidencyjna) jest infrastrukturą kolejową podlegającą zwolnieniu przewidzianym w art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy.

#### W tym kontekście istotna jest także zmiana treści art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zgodnie z poprzednio obowiązującą treścią ustawy (do 31 grudnia 2016 r.) zwolnienie obejmowało budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym oraz zajęte pod nie grunty.

#### Aktualne brzmienie tego przepisu zwolnieniem obejmuje grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym.

#### W konsekwencji, uznać należy, iż nowelizacja ustawy i UTK wprowadziła możliwość zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, a nie tylko zajętych pod budowle. Wobec tego po nowelizacji, możliwe jest zastosowanie zwolnienia do całych działek ewidencyjnych, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, tj. elementy wymienione w złączniku nr 1 do UTK w nowym brzemieniu.

#### Tym samym aktualnie brak jest możliwości, jak to miało miejsce do końca 2016 roku, wyznaczenia części działek objętych zwolnieniem, a zwolnieniu podlegają całe grunty w rozumieniu pkt 12 załącznika nr 1 do UTK tj. grunty stanowiące działki ewidencyjne (z zastrzeżeniem opisanej wyżej sytuacji odnoszącej się do użytków rolnych częściowo zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej).

Z uwagi na treść art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy i pkt 12 załącznika nr 1 do UTK jedyną przesłanką do uznania działki ewidencyjnej za część infrastruktury kolejowej podlegającej zwolnieniu od podatku od nieruchomości jest znajdowanie się na tej działce ewidencyjnej elementów wymienionych w pkt 1-11 złącznika nr 1 do UTK, pod warunkiem, że elementy te tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.

**Tym samym okoliczność, iż na działkach tych położone są także inne obiekty budowlane, niestanowiące części infrastruktury kolejowej, nie wpływa na możliwość zwolnienia od podatku od nieruchomości całej działki ewidencyjnej spełniającej przesłanki zwolnienia przewidziane w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy w związku z treścią złącznika nr 1 do UTK.**

**ad. pytanie nr 3**

#### Zdaniem Wnioskodawcy, w razie uznania, że Wnioskodawca nie jest uprawniony do skorzystania ze zwolnienia od podatku od nieruchomości w zakresie gruntów rozumianych jako całe działki ewidencyjne, przez które przebiega bocznica kolejowa, bez względu na okoliczność, iż na działkach tych położone są także inne obiekty budowlane niestanowiące części infrastruktury kolejowej, części działek ewidencyjnych, które będą zwolnione z opodatkowania podatkiem od nieruchomości należy ustalić jako te części, na których są bezpośrednio posadowione elementy infrastruktury kolejowej i te części działek, które potrzebne są do obsługi i korzystania z infrastruktury kolejowej.

#### W dotychczasowym stanie prawnym zwolnieniem objęte były grunty zajęte pod budowlewchodzące w skład infrastruktury kolejowej. Jak wskazał, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach w wydanym w czasie obowiązywania poprzedniej treści ustawy wyroku z dnia 15 kwietnia 2014 r. (I SA/Gl 1662/13, Legalis nr 962372) *„Wykładania literalna użytego w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2010 r. Nr 95, poz. 613 ze zm.) przyimka "pod" nie upoważnia do ograniczania zawierającego go wyrażenia do normy, że grunt musi znajdować się poniżej budowli, lecz umożliwia także interpretację polegającą na tym, że zwolniony od podatku grunt znajduje się w pobliżu budowli, które "zajmują", czyli zapełniają określoną przestrzeń lub powierzchnię gruntu.”* W celu skorzystania z omawianego zwolnienia w odniesieniu do gruntów, konieczne było wykazanie, iż dane grunty były faktycznie zajęte pod budowle należące do infrastruktury kolejowej. Za zajęte można natomiast uznać grunty znajdujące się pod budowlami oraz przyległe pasy gruntu potrzebne do obsługi tych budowli, co powoduje konieczność wydzielenia fragmentów gruntów.

#### Aktualnie obowiązująca treść art. 7 ust 1 pkt 1 ustawy nie zawiera ograniczenia zwolnienia tylko co do gruntów zajętych pod budowle. Tym samym ustawodawca poszerzył w tym aspekcie zakres zwolnienia. Zwolnienie obejmuje znacznie większy obszar gruntów, ponieważ wystarczająca dla zwolnienia jest okoliczność, iż dany grunt wchodzi w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów UTK.

#### ***Zgodnie z załącznikiem nr 1 do UTK w skład infrastruktury kolejowej wchodzą*** *zaś wszystkie grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1 do utk, pod warunkiem, że* ***tworzą część*** *linii kolejowej,* ***bocznicy kolejowej*** *lub innej drogi kolejowej,* ***lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:***

#### Tym samym gruntami podlegającymi zwolnieniu są grunty zajęte bezpośrednio pod elementy bocznicy kolejowej, jak również grunty, na których znajdują się wyszczególnione w złączniku nr 1 do UTK elementy przeznaczone do zarządzania bocznicą kolejową i obsługą przewozu oraz jej utrzymania.

#### Obowiązujące aktualnie przepisy nie uzależniają zwolnienia gruntu spod opodatkowania od tego czy na gruncie tym bezpośrednio posadowione są elementy infrastruktury wskazane w złączniku nr 1 do UTK, a jedynie wskazują, iż w skład infrastruktury wchodzą grunty, na których znajdują się elementy infrastruktury. W ocenie Wnioskodawcy pojęcie grunt, na którym znajduje się element infrastruktury wykracza poza grunt bezpośrednio położony pod elementem infrastruktury i obejmuje także te części działek, które potrzebne są do obsługi i korzystania z infrastruktury kolejowej. Powyższe pozostaje w zgodzie z dotychczasową i przywołaną wyżej linią orzeczniczą ukształtowaną jeszcze na tle poprzednio obowiązującej treści ustawy i UTK oraz jest zgodne z załącznikiem nr 1 do UTK.

1. **Stanowisko organu podatkowego w sprawie będącej przedmiotem wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej:**

Po analizie argumentacji prawnej zaprezentowanej przez Wnioskodawcę, mając na względzie obowiązujący stan prawny oraz przedstawiony przez wnioskodawcę stan faktyczny, Wójt Gminy Orla:

1. uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 1,
2. uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 2,
3. uznaje za nieprawidłowe stanowisko Wnioskodawcy wskazane we wniosku w zakresie zagadnienia objętego pytaniem numer 2.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, od podatku od nieruchomości zwolnione są grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

1. jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
2. jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
3. tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Jak podaje sam wnioskodawca w stanie faktycznym objętym wnioskiem nie występują przesłanki określone w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b) i c) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. Natomiast, według, wnioskodawcy występuje przesłanka udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym.

W ocenie organu podatkowego w przedstawionym stanie faktycznym nie ma miejsca udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym niezależnie od tego czy pojęcie to będzie rozpatrywane przy uwzględnieniu treści art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, czy też, jak chce wnioskodawca, z pominięciem tego przepisu.

Na czym polega, niezdefiniowane w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, "udostępnianie infrastruktury kolejowej" określa art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. W przedstawionym przez wnioskodawcę stanie faktycznym organ podatkowy nie znajduje żadnej, z czterech, sytuacji, która by odpowiadała treści tego przepisu.

Jeżeli pojęcie "udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym" należałoby rozpatrywać bez odwoływania się do treści art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym to, zdaniem organu podatkowego, udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym to taki stan faktyczny, w którym przewoźnicy kolejowi mają możliwość i faktycznie korzystają z infrastruktury kolejowej w sposób niczym nieograniczony, nielimitowany, oczywiście w ramach umów to regulujących, na potrzeby własnej działalności gospodarczej i świadczonych w jej ramach usług na rzecz nieokreślonej ilości podmiotów.

W przypadku wnioskodawcy PKP ……….., która jest oczywiście przewoźnikiem kolejowym, korzysta z bocznicy klejowej wnioskodawcy tylko w takim zakresie, jaki wynika z potrzeb wnioskodawcy związanych z jego działalnością gospodarczą. Podstawianie i odbieranie wagonów przez PKP ……. odbywa się tylko wtedy, gdy taka jest potrzeba gospodarcza wnioskodawcy, tj. wtedy, gdy wnioskodawcy ma być dostarczony materiał niezbędny do produkcji lub wtedy, gdy gotowe wyroby mają być wywiezione z zakładu produkcyjnego wnioskodawcy. W innym wypadku PKP ……… nie korzysta i nie ma możliwości korzystania z bocznicy wnioskodawcy. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika jednoznacznie, że PKP …………. nie ma możliwości korzystania z bocznicy kolejowej wnioskodawcy na potrzeby własnej działalności gospodarczej, innej niż związanej z usługami świadczonymi na rzecz wnioskodawcy w ramach umowy łączącej strony.

Specyfika bocznicy kolejowej wnioskodawcy - została wybudowana wyłącznie na potrzeby obsługi zakładu produkcyjnego wnioskodawcy - wyklucza to, aby korzystaniem z niej, udostępnieniem na własne potrzeby był zainteresowany jakikolwiek inny przewoźnik kolejowy, nieświadczący usług na rzecz wnioskodawcy.

Z uwagi na to, że w przedstawionym przez wnioskodawcę stanie faktycznym nie występuje, w ocenie organu podatkowego, udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, budowle i grunty wnioskodawcy, których dotyczy wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej nie korzystają, na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, ze zwolnienia od podatku od nieruchomości.

Przedmiotowa interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego w dniu wydania interpretacji.

Niniejsza interpretacja nie będzie wywoływać skutku prawnego (zostanie zmieniona, uchylona lub zostanie stwierdzone jej wygaśnięcie) w przypadku zmiany stanu prawnego, wydania orzeczeń sądów, interpretacji ogólnej, odmiennych od stanowiska wskazanego przez Wnioskodawcę we wniosku z dnia 20 listopada 2017 r.

**Pouczenie**

Na interpretację niniejszą Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku za pośrednictwem Wójta Gminy Orla. Wniesienie skargi musi poprzedzać pisemne wezwanie do usunięcia naruszenia prawa skierowane do Wójta Gminy Orla, w terminie 14 dni od dnia, w którym Wnioskodawca dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o wydaniu niniejszej interpretacji. Termin do wniesienia skargi wynosi 30 dni od dnia doręczenia odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ nie udzielił odpowiedzi na wezwanie, w terminie 60 dni od dnia wniesienia tego wezwania.

Otrzymują:

1. ………………………………………….
2. a/a.