

WFP.310.1.2022

Reprezentowana przez pełnomocnika:

### **INTERPRETACJA INDYWIDUALNA PRAWA PODATKOWEGO**

Wójt Gminy Inowrocław działając na podstawie art.14 j § 1, art. 14b, art. 14 c, art. 14 k § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2021 r., poz. 1540 z późn zm.) oraz art. 1c, art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1170 z późn. zm.) w związku z wnioskiem Podatnika reprezentowaną przez pełnomocnika z dnia 7 grudnia 2021 r. o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości.

### **POSTANAWIA**

1. stanowisko Podatnika, że w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. znajdujące się w posiadaniu Spółki grunty oraz budowle stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienionej w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.) podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych **uznać za prawidłowe.**
2. stanowisko Podatnika, że w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlegają należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, przez które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy **uznać za prawidłowe.**

### **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 7 grudnia 2021r. (wpływ do tut. Urzędu 10 grudnia 2021 r.) Podatnik zwrócił się z wnioskiem o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego dotyczącej art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1170 z późn.zm. zwaną dalej u.p.o.l.).

**W przedmiotowym wniosku Podatnik przedstawił następujący stan faktyczny:**

Spółka na terenie Gminy Inowrocław znajduje się w posiadaniu budowli wchodzących w skład bocznic kolejowej normalnotorowej (dalej: Bocznic).

Tory kolejowe, wchodzące w skład Bocznic, stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r, o transporcie kolejowym (Dz.U.2020.1043 tj. z dnia 2020.06.15, zwaną dalej: u.t.k.) są wykazywane przez Spółkę do opodatkowania podatkiem od nieruchomości.

Nr inw.	Środek trwały	Wartość początkowa [PLN]	Kategoria infrastruktury kolejowej wskazana w Załączniku nr 1 do u.t.k.
	TORY ZDAWCZO ODBIORCZE TOR		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: [pkt 1 Załącznika nr 1 do u.t.k.]
	ZACHODNIA GŁOWICA		
Razem			

Spółka deklaruje na podatek od nieruchomości również grunty, przez które przebiegają tory wchodzące w skład Bocznic.

Nr działki	Klasoużytek	Powierzchnia działki [m2]	Powierzchnia deklarowana do podatku od nieruchomości [m2]	Kategoria infrastruktury kolejowej wskazana w Załączniku nr 1 do u.t.k.
				grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 [pkt 12 Załącznika nr 1 do u.t.k.]
Razem				

\* Działka w części niezajętej na prowadzenie działalności gospodarczej nie podlega podatkowi od nieruchomości lub jest z niego zwolniona,

Spółka użytkuje Bocznicę na podstawie świadectwa bezpieczeństwa nr \_\_\_\_\_ wydanego przez Urząd Transportu Kolejowego. Świadectwo bezpieczeństwa Bocznic zostało

udzielone na okres od dnia 25 stycznia 2017 r. do dnia 25 stycznia 2022 r. Natomiast, w okresie od dnia 25 stycznia 2012 r. do dnia 25 stycznia 2017 r. Spółka posiadała dla Bocznicy świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Zgodnie z powyższymi świadectwami bezpieczeństwa: Użytkownik bocznicy kolejowej spełnia wymagania w zakresie właściwego utrzymania bocznicy kolejowej, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy kolejowej, w tym przewozu towarów niebezpiecznych.

Przejazdy kolejowe na przedmiotowej Bocznicy wykonywane są przez o., który posiada licencje przewoźnika kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie przewozów kolejowych rzeczy (numer licencji: oraz w zakresie świadczenia usług trakcyjnych (numer licencji:

r. oddała w dzierżawę na rzecz grunty pod tory kolejowe wchodzące w skład Bocznicy z przeznaczeniem na działalność związaną z obsługą transportu kolejowego.

Organizacja ruchu kolejowego na Bocznicy należącej do Spółki odbywa się na podstawie opracowanego „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej (dalej: Regulamin).

Zgodnie z p. rozdz. 1.4. Regulaminu:

- Bocznica eksploatowana jest na podstawie: Regulaminu pracy bocznicy kolejowej, opracowanego przez użytkownika bocznicy kolejowej, uzgodnionego z oraz zatwierdzonego przez Prezesa
- Bocznica obsługiwana jest na podstawie: Umowy zawartej pomiędzy z siedzibą w w imieniu której działa dzierżawę infrastruktury kolejowej.

Umów zawartych pomiędzy przewoźnikami kolejowymi, na ekspedycyjną eksploatację bocznicy.

Ustawy - Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (tekst jednolity: Dz. U. z r. 2012, Nr 203 poz. 1173 - obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej).

Co więcej, jak stanowi p. rozdz. 1.5. Regulaminu:

- Prace manewrowe wykonują: na bocznicy - a na punkcie zdawczo-odbiorczym przewoźnicy,
- Właścicielem bocznicy jest Na podstawie osobnej umowy, prawa i obowiązki wynikające z tej umowy, a związane z eksploatacją i utrzymaniem bocznicy scedowała na firmę mającą siedzibę

Ponadto jak stanowi p. rozdz. 1.7. Regulaminu Bocznicy: Użytkownik bocznicy obsługuje pod względem transportu kolejowego i innych ewentualnych współużytkowników, przeznaczona jest do odprawy przesyłek wagonowych dla potrzeb głównego użytkownika bocznicy (właściciela) i innych ewentualnych współużytkowników. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- przyjmowanie wagonów ładownych z różnymi materiałami dla odbiorcy i innych współużytkowników bocznicy, a w szczególności kamienia wapiennego, węgla kamiennego, mialu węglowego i koksu oraz wagonów próżnych pod załadunek,
- przyjmowanie wagonów z towarem niebezpiecznym, jak: kwas solny, ług sodowy, woda amoniakalna i kwas siarkowy,
- oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania ich od przewoźnika kolejowego,
- wykonywanie przewozów wewnątrz zakładowych w celu zapewnienia cyklu wytwarzania wyrobów gotowych,
- podstawianie wagonów na poszczególne wewnętrzne punkty ładunkowe dla wykonania czynności ładunkowych w tym punkty ładunkowe współużytkowników,
- dokonywanie wyładunku lub załadunku wagonów,
- przestawianie, podciąganie lub dopychanie wagonów na torach ładunkowych,
- zabieranie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych z wewnętrznych punktów ładunkowych własnych i współużytkowników, ich przygotowanie do przekazania przewoźnikowi,
- przekazywanie wagonów ładownych, głównie z sodą ciężką, sodą lekką, sodą oczyszczoną, kredą strąconą, bikarbonatem i chlorkiem wapnia oraz wagonów próżnych przewoźnikowi kolejowemu.

Jak stanowi p. rozdz. pkt Regulaminu: jest również przewoźnikiem (posiada licencje na przewóz rzeczy), obsługuje pociągi zestawiane na torach grupy przyjazdowo - odjazdowych dla których stacja zakładowa stacją początkową. Pełne przygotowanie pociągu przewoźnika następuje na stacji zakładowej, na wyznaczonym torze zdawczoodbiórczym.

Natomiast zgodnie z p. rozdz. pkt 1: Wjazd lokomotyw firmy wznaczonych do pracy na boczniczy na tory jest dozwolony z uwagi na posiadanie licencji przewoźnika, wykonywanie pracy manewrowej na stacji związanej z obsługą oraz wykonywaniem przewozów w relacjach

Biorąc pod uwagę przedstawiony stan faktyczny oraz treść art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U.2019.1170. tj. z dnia 2019.06.25) w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. Spółka powzięła wątpliwość odnośnie opodatkowania powyższych gruntów i budowli podatkiem od nieruchomości.

**W związku z powyższym Wnioskodawca zadał następujące pytania:**

1. Czy w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2021 roku znajdujące się w posiadaniu Spółki grunty oraz budowle stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do u.t.k. podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. ?
2. Czy w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2021 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegają należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, przez które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy?

**Stanowisko Wnioskodawcy**

1. Zdaniem Spółki w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2021 roku znajdujące się w jej posiadaniu grunty oraz budowle stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do u.t.k. spełniają obie przesłanki konieczne do objęcia zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l., tj.:
  - stanowią infrastrukturę kolejowa w myśl przepisów u.t.k., oraz
  - są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.
2. Zdaniem Spółki, w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku do dnia 31 grudnia 2021 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. powinny podlegać należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy.

**Ad. 1 Zwolnienie z podatku od nieruchomości gruntów, budynków oraz budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej**

Podstawa prawna zwolnienia

Spółka pragnie wskazać, że zgodnie z przepisem art. 7. ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., 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;

Zdaniem Spółki powyższe wskazuje, że od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie analizowanego przepisu podlegać będą budynki, budowle i grunty, które łącznie spełniać będą dwie następujące przesłanki:

- wchodzi w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, oraz
- są udostępniane przewoźnikom kolejowym.

## Infrastruktura kolejowa w rozumieniu u.t.k.

Wskazać należy, że zgodnie z przepisem art. 7. ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. rozstrzygające dla klasyfikacji danego budynku, budowli lub gruntu do kategorii infrastruktury kolejowej mają przepisy o transporcie kolejowym zawarte w u.t.k.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 u.t.k. w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Załącznik nr 1 do u.t.k. stanowi natomiast, że w skład 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 jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Tym samym, w ocenie Spółki, elementy wskazane w załączniku nr 1 do u.t.k., tj. budynki i budowle wymienione w pkt 1-11 przedmiotowego załącznika oraz grunty (rozumiane

jako działki ewidencyjne, na których znajdują się przedmiotowe obiekty) stanowią infrastrukturę kolejowa w myśl przepisów o transporcie kolejowym.

Podkreślić należy, że tory wchodzące w skład Bocznicy oraz grunty przez, które przechodzą tory Bocznicy stanowią obiekty wymienione w załączniku nr 1 do u.t.k. W konsekwencji, w ocenie Spółki, przedmiotowe grunty (rozumiane jako całe działki ewidencyjne) oraz budowle deklarowane przez Spółkę na podatek od nieruchomości stanowią infrastrukturę kolejowa w rozumieniu u.p.o.l. i u.t.k.

### **Udostępnienie infrastruktury kolejowej**

Zaznaczyć należy, iż w ustawach podatkowych brak jest definicji terminu „udostępnianie infrastruktury kolejowej”.

Niemniej jednak, zgodnie z ukształtowaną linią orzecniczą, przesłankę udostępniania infrastruktury kolejowej winno się interpretować zgodnie z literalnym brzmieniem tego terminu, tj. do uznania, że wskazany warunek jest spełniany wystarczy, że infrastruktura kolejowa jest faktycznie wykorzystywana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Zgodnie bowiem z definicją zawartą w słowniku języka polskiego PWN udostępnianie polega na ułatwieniu kontaktu z czymś lub umożliwieniu korzystania z czegoś,<sup>1</sup>

Mając na uwadze powyższe - w opinii Spółki - do uznania, że dana infrastruktura kolejowa jest na gruncie u.p.o.l. udostępniana, a co za tym idzie podlega zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości i na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. wystarczy fakt, że jest ona eksploatowana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego na podstawie umowy.

Wskazana teza znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Sądów Administracyjnych. Przykładowo w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 lutego 2020 r. (sygn. II FSK 2187/18), w którym wskazano, że kwestionując ocenę zawartą w zaskarżonym wyroku nie zauważono również zmienionego sposobu ukształtowania w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. warunku udostępnienia infrastruktury kolejowej. Jak trafnie wyjaśnił Sąd pierwszej instancji, wskazaną w tym przepisie przesłankę "udostępnienia infrastruktury kolejowej" należy rozpatrywać zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej.

Powyższe potwierdza również Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 5 sierpnia 2020 r. (sygn. II FSK 1438/18), w którym poniesiono iż: Wbrew twierdzeniom organu bowiem interpretacja występującego w tym przepisie terminu „udostępnienie” nie wymaga sięgnięcia do ustawy o transporcie kolejowym, tak jak ma to miejsce w przypadku pierwszej przestanki zwolnienia. Przesłankę tę należy interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. Jak trafnie wyjaśnił Sąd pierwszej instancji, wskazaną w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. przesłankę „udostępnienia infrastruktury kolejowej” należy rozpatrywać zgodnie z dosłownym brzmieniem, tj. chodzi o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej. Z analizy konstrukcji przepisu art. 7 ust. 1 u.p.o.l. w brzmieniu mającym zastosowanie w sprawie wynika, iż w procesie wykładni pojęcia „jest udostępniana”, odmiennie niż to miało miejsce do 31 grudnia 2016 r., nie jest wymagane sięgnięcie do

---

<sup>1</sup> Słownik Języka Polskiego PWN. Udostępnić, <https://sjp.pwn.pl/sjp/udostepnic;2532085.html>.

przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten w brzmieniu zmienionym z dnia 1 stycznia 2017 r. odsyła do ustawy o transporcie kolejowym, ale w ściśle wskazanym w tym przepisie zakresie tj. do przyjęcia znaczenia określenia „grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej” takiego jakie zostało nadane w tej ustawie. 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.

Podkreślić należy natomiast, że zgodnie z przedstawionym stanem faktycznym licencjonowany przewoźnik kolejowy – posiadający licencje, przewoźnika kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w zakresie przewozów kolejowych rzeczy (numer licencji: oraz w zakresie świadczenia usług trakcyjnych (numer licencji: wykonuje usługi w zakresie czynności spedycyjnych na Boczniczy.

Ponadto, umową nr oddała w dzierżawę na rzecz grunty pod tory kolejowe wchodzące w skład Boczniczy z przeznaczeniem na działalność związaną z obsługą transportu kolejowego.

Co więcej, zaznaczyć należy, że obsługa Boczniczy przez przewoźnika kolejowego dokonywana jest zgodnie z planami podstawiania i zabierania wagonów na Bocznicę i z Boczniczy, w oparciu o Regulamin.

W konsekwencji, zdaniem Spółki, nie ulega wątpliwości, że przedmiotowa infrastruktura kolejowa jest wykorzystywana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego – wykonuje on na niej bowiem przejazdy w celu dostarczania i odbierania towarów – i w tym samym spełnia ona również drugą przesłankę umożliwiającą zwolnienie na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., tj. jest udostępniana licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.

Stanowisko Spółki znajduje potwierdzenie w linii orzeczniczej Sądów Administracyjnych oraz interpretacjach podatkowych wydawanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Przykładowo w prawomocnym wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 4 października 2018 roku (sygn. I SA/Po 490/18), który co trzeba podkreślić zapadł w stanie faktycznym bardzo zbliżonym do opisywanego w niniejszym wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej. W przedmiotowym rozstrzygnięciu Sąd wskazał, iż wnioskodawczyni zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę świadczenia usług w zakresie obsługi bocznic kolejowej, w ramach której przewoźnik kolejowy dokonuje podstawiania/odebrania składów wagonów na/z punktu zdawczo-odbiorczego, realizując potrzeby transportowe spółki oraz współużytkownika bocznic kolejowej. Natomiast inny podmiot (nieposiadający licencji na wykonywanie przewozów kolejowych ani licencji na świadczenie usługi trakcyjnej) usługowo wykonuje manewry na bocznic kolejowej, wykorzystując w tym celu wszystkie tory bocznicowe. Ponadto spółka wskazała, że bocznic kolejowa jest



położona na kilku działkach ewidencyjnych, sklasyfikowanych w ewidencji gruntów jako Ba - tereny przemysłowe. (...) W ocenie Sądu wskazanie przez skarżącą na bezsporny fakt podstawienia i odbierania wagonów przy wykorzystaniu bocznic kolejowej nie jest możliwy bez uprzedniego wykonania przejazdu po tej infrastrukturze (...) Ponadto Sąd uznał, że nie ma doniosłego znaczenia rozróżnianie czynności obsługi bocznic od czynności jej udostępnienia. Zawarcie umowy, której przedmiot został określony jako obsługa bocznic kolejowej, nie wyklucza bowiem jej udostępniania, a wręcz przeciwnie, musi zakładać faktyczne udostępnienie tej infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu. Nie ma istotnego znaczenia, dla zastosowania rozważanego tu zwolnienia podatkowego, fakt wykonywania manewrów przez inny podmiot niż przewoźnik kolejowy. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika bezspornie, że skarżąca w związku z prowadzoną działalnością produkcyjną, przyjmuje i wysyła wagony z produktami niezbędnymi w procesie produkcji, przez zlecenie usługi transportowej licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu. W tym celu udostępnia temu przewoźnikowi bocznicę kolejową będącą własnością spółki, który - poprzez jej udostępnienie - podstawia i odbiera wagony.

Wskazane stanowisko potwierdza również wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 22 maja 2019 r. (sygn. I SA/Łd 36/19): Podane zaś we wniosku o wydanie zaskarżonej interpretacji prawa podatkowego okoliczności wskazują na udostępnianie infrastruktury kolejowej w - potocznym rozumieniu wyrażenia „udostępniać” - przewoźnikowi kolejowemu. Zmiana od 1 stycznia 2017 r. brzmienia przepisu polegająca na zastąpieniu sformułowania „jeżeli zarządca infrastruktury był obowiązany do jej udostępniania” sformułowaniem „jest udostępniana” wskazuje na odformalizowanie tej przesłanki. W związku z powyższym Sąd podziela stanowisko skarżącej, że w obecnym stanie prawnym warunki zwolnienia wypełnia faktycznie udostępnienie infrastruktury przez umożliwienie innemu podmiotowi - licencjonowanemu przewoźnikowi - wjazdu/przejazdu przez bocznicę kolejową. Nie ma przy tym znaczenia, że obsługa bocznic przez przewoźnika polega na przewozach kruszywa wydobywanego w kopalni pomiędzy punktem zdawczo-odbiorczym położonym na terenie bocznic a stacją L.

Powyższe potwierdza również wyrok Wojewódzkiego Sadu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 16 października 2018 r. (sygn. I SA/Wr 779/18): zanegować dodatkowo należy pogląd organu podatkowego, że przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. wymaga odniesienia się do przepisu art. 29 ust. 1 u. t. k. określającego na czym polega udostępnianie infrastruktury kolejowej. Odesłanie do u. t. k. w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. ma bowiem ograniczony zakres i odnosi się wyłącznie do zdefiniowania infrastruktury kolejowej. Na ograniczony zakres odesłania do przepisów u.t.k. wskazywano już w stanie prawnym obowiązującym przed 1 stycznia 2017 r., gdy zwolnienie dotyczyło budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym (por. np. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 grudnia 2014 r. II FSK 2945/12; z dnia 2 grudnia 2016 r. II FSK 3132/14. dostępne w CBOSA). Tym samym, interpretacja występującego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. pojęcia "jest udostępniania" nie wymaga sięgnięcia do u.t.k., tak jak ma to miejsce w przypadku pierwszej przesłanki zwolnienia, tj. pojęcia infrastruktury kolejowej. Ponadto, zmiana brzmienia przepisu (od 1 stycznia 2017 r.) polegająca na zastąpieniu sformułowania "jeżeli zarządca infrastruktury był obowiązany do jej udostępniania" sformułowaniem "jest udostępniana" wskazuje na

odformalizowanie tej przesłanki. Przesłankę tę należy więc interpretować literalnie, w oparciu o gramatyczne brzmienie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l., dla tego pojęcie "jest udostępniana" nie oznacza - jak przyjął organ podatkowy - tylko faktycznego/rzeczywistego wykorzystania bocznic kolejowej, lecz - zdaniem Sądu - oznacza także możliwość jej wykorzystania.

Powyższe znajduje potwierdzenie również w licznych indywidualnych interpretacjach prawa podatkowego. Przykładowo w Indywidualnej interpretacji z dnia 17 października 2017 roku, Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego podniósł, iż Słusznie zatem zauważył wnioskodawca, że zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tego warunku zwolnienia dla infrastruktury oraz, że biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, że obecnie faktyczne udostępnienie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznicę kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznic kolejowej ruch kolejowy w ramach punktu zdawczo odbiorczego jest dokonywany przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. (...) Słusznie wskazuje zatem wnioskodawca, że skoro bocznic kolejowa jest udostępniana podmiotom zewnętrznym - licencjonowanym przewoźnikom, wykonującym przejazdy po infrastrukturze bocznicowej spółki oraz innymi pojazdami kolejowymi na rzecz spółki oraz współużytkownika bocznic kolejowej to należy przyjąć, iż bocznic kolejowa spółki wypełnia również drugą przesłankę do objęcia zwolnieniem w podatku od nieruchomości w oparciu o przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l - tj. udostępniana przewoźnikom kolejowym.

#### **Ad. 2 Zwolnienie z podatku od nieruchomości gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej rozumianych jako całe działki ewidencyjne**

Zgodnie z art. 7. ust. 1 pkt 1. u.p.o.l. w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., 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;

Punkt 12 załącznika nr 1 do u.t.k., do którego odnosi się u.p.o.l. wskazuje natomiast wprost, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi (...) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Tym samym, skoro art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. stanowi, że zwalnia się z podatku od nieruchomości grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym - a zgodnie z pkt 12 załącznika nr 1 do u.t.k. - przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, to wykładnia językowa i systemowa analizowanych przepisów nakazuje przyjąć, że zwolnieniu podlegają całe działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1 do u.t.k. bez względu na klasyfikację tychże działek w ewidencji gruntów i budynków.

W konsekwencji w ocenie Spółki, w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlegać powinny należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy. Wskazana teza znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Sądów Administracyjnych. W wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 sierpnia 2020 r. (sygn. II FSK 1438/18) sąd zaznaczył, 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. W odniesieniu do gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu klasyfikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z treści przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. 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 cała działka ewidencyjna, na której znajdują się budowle i budynki infrastruktury kolejowej a nie tylko te części, które zostały faktycznie zajęte pod budowlę 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 budowlę infrastruktury kolejowej. Odmienne odczytanie tego przepisu przeczyłoby istocie zmiany wprowadzonej w noweli z 16 listopada 2016 r. W konsekwencji trafnie w zaskarżonym wyroku przyjęto, że na podstawie przepisu art. 7 ust. pkt 1 1 lit. a u.p.o.l. zwolnieniu podatkowemu podlegają 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.

Jak słusznie zaznaczył Naczelny Sąd Administracyjny w powyższym wyroku z treści przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 obowiązującego od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. wykreślony został zapis wskazujący, że zwolniona jest tylko część gruntów, która jest faktycznie zajęta przez elementy infrastruktury kolejowej.

Powyższą tezę potwierdzają również orzeczenia:

- Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 stycznia 2019 r. (sygn. II FSK 3032/18): 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 budowlę 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 budowlę infrastruktury kolejowej. Odmienne odczytanie tego przepisu przedstawione w skardze kasacyjnej przeczyłoby istocie zmiany wprowadzonej w noweli z 16 listopada 2016 r. W konsekwencji trafnie w zaskarżonym wyroku przyjęto, że na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. zwolnieniu podatkowemu podlegają 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.

- Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 lutego 2020 r. (sygn. II FSK 2187/18): 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 budowlę 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 budowlę infrastruktury kolejowej.
- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 10 października 2018 r., (sygn. I SA/Op 242/18);, skoro z treści pkt 12 załącznika nr 1 wynika wyraźnie, że elementem infrastruktury są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 tego załącznika, a nie ich części zajęte przez te elementy, to niewątpliwie wystarczające jest, aby grunty wchodziły w skład infrastruktury kolejowej, w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.
- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 28 lutego 2019 r., (sygn. I SA/G1 1262/18) jak wskazano powyżej, z treści pkt 12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym wynika wyraźnie, że elementem infrastruktury kolejowej są grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 tego załącznika. Ustawodawca używa zatem pojęcia "działek ewidencyjnych", które zdefiniowane zostało w § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1034 z późn. zm.). Zgodnie z nim działkę ewidencyjną stanowi ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych. Posłużenie się wspomnianym pojęciem "działki ewidencyjnej", w ocenie Sądu, świadczy więc o odniesieniu pojęcia infrastruktury kolejowej do całej powierzchni działki. Innymi słowy, gdyby celem ustawodawcy była kwalifikacja do infrastruktury kolejowej jedynie tej części działki, która faktycznie została zajęta pod jej elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1, to wystarczyłoby pozostawienie samego określenia "grunty". Zatem wprowadzenie do pkt 12 załącznika nr 1 pojęcia "działki ewidencyjnej" wyznacza wymiar (zakres) elementu infrastruktury kolejowej określonego w tej jednostce redakcyjnej, tj. odnosząc to do całej powierzchni działki. Jeżeli więc dana działka zajęta jest chociaż w części przez elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika nr 1, to w całości zaliczana jest do infrastruktury kolejowej. Reasumując, należy stwierdzić, że zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli jest zajęta tylko w części przez infrastrukturę kolejową.
- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku z dnia 9 czerwca 2020 r. (sygn. I SA/Gd 2057/19): Reasumując, należy stwierdzić, że zwolnieniu na gruncie art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. podlega powierzchnia całej działki ewidencyjnej, nawet jeżeli jest zajęta tylko w części przez infrastrukturę kolejową, bez względu na rodzaj gruntu, jakim jest oznaczona w ewidencji gruntów i budynków.
- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 19 lutego 2020 r. (sygn. I SA/Op 533/19): 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 budowlę 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 budowlę infrastruktury kolejowej. Odmienne

odczytanie tego przepisu przeczyłoby istocie zmiany wprowadzonej mocą noweli z 16 listopada 2016 r.

- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 22 stycznia 2020 r. (sygn. I SA/Wr 714/19): Co istotne w sprawie, z treści pkt 12 załącznika wnika 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.
- Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim w wyroku z dnia 25 marca 2021r. (sygn. I SA/Go 1/21): Zgodnie z literalną wykładnią art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. zwolnione z podatku od nieruchomości są m. in. grunty, pod warunkiem, że wchodzą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. Jak słusznie zauważył Naczelny Sad Administracyjny w wyroku z dnia 4 lutego 2020 r. II FSK 1627/19 (CBOSA) w omawianym przepisie ustawodawca nie ograniczył przedmiotowego zakresu zwolnienia poprzez wskazanie, by miały to być jedynie grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową, jak miało to miejsce w stanie prawnym przed 1 stycznia 2017 r. Z użytego w pkt 12 Załącznika nr 1 do u.t.k. sformułowania "grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne", należy - zgodnie z literalnym brzmieniem - wyprowadzić wniosek, że granice działki ewidencyjnej wyznaczają granice gruntu wchodzącego w skład infrastruktury kolejowej, niezależnie od okoliczności w jakiej części grunty te są zajęte przez elementy infrastruktury kolejowej, wymienionej w pkt 1-11 Załącznika. Elementem infrastruktury są zatem grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 załącznika, nie zaś ich części zajęte przez te elementy.

Wskazany pogląd zgodny jest również z licznymi indywidualnymi interpretacjami organów podatkowych. Przykładowo, w indywidualnej interpretacji z dnia 17 października 2017 roku. Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego stwierdził, że z przepisu art. 7 ust 1 u.p.o.l. wykreślono zapis, że zwolniona jest tylko ta część gruntów, która jest faktycznie zajęta na elementy infrastruktury kolejowej. Na podstawie powyższego należy stwierdzić, iż gruntami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11. Słusznie zatem wskazuje spółka, że w konsekwencji przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć całą działkę ewidencyjną, na której znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób jej zaklasyfikowania w ewidencji.

Wyżej prezentowana teza znalazła również potwierdzenie w:

- odpowiedzi Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 18 listopada 2020 r. (znak:PS2.8401.11.2020) w sprawie przedstawienia opinii do projektu o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych: W efekcie nowelizacji u.t.k. zwolnieniem z podatku od nieruchomości na podstawie u.p.o.l. zostały objęte m.in. grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11 Załącznika do ustawy, Wykaz elementów infrastruktury kolejowej. Zwolnieniu podatkowemu podlegają w konsekwencji grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów u.t.k., która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym, co zostało potwierdzone w orzecznictwie sądów administracyjnych, a pogląd w tym zakresie jest ugruntowany (por. np. wyrok

Naczelnego Sądu Administracyjnego z 31 stycznia 2019 r. sygn. Akt II FSK 3032/18 oraz z 5 sierpnia 2020 r. sygn. akt 11 FSK 1438/18).

- odpowiedzi Departamentu Podatków Sektorowych, Lokalnych oraz Podatku od Gier Ministerstwa Finansów z dnia 3 kwietnia 2020 r. (PS2.054.3.2020) na poselską interpelację nr 3218: Przewidywany przez Ministerstwo Finansów w trakcie procesu legislacyjnego skutek wprowadzenia projektowanych przepisów w postaci rozszerzenia zakresu zwolnienia dla infrastruktury kolejowej został potwierdzony w orzecznictwie sądowym. Zgodnie z utrwalonym już poglądem sądów administracyjnych, na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu podatkowemu podlegają grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budynki i budowle infrastruktury kolejowej wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym (np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 31 stycznia 2019 r. sygn. akt II FSK 3032/18).

Tym samym, zdaniem Spółki, zwolnieniu na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a u.p.o.l. podlegają całe działki ewidencyjne, na których znajduje się bocznica kolejowa a nie wyłącznie grunty bezpośrednio przez nią zajęte.

Reasumując, w opinii Spółki, opisana w stanie faktycznym infrastruktura kolejowa, spełnia obie przesłanki konieczne do objęcia jej zwolnieniem z podatku od nieruchomości, tj.:

- stanowi infrastrukturę kolejową w myśl przepisów u.t.k., oraz
- jest udostępniana przewoźnikowi kolejowemu.

W konsekwencji, zdaniem Spółki, w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017r. do dnia 31 grudnia 2021r., zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 powinny podlegać opisane w stanie faktycznym niniejszego wniosku posiadane przez nią grunty (rozumiane jako całe działki ewidencyjne) i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej udostępnianej przewoźnikowi kolejowemu.

Spółka oświadczyła, 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 lub organu kontroli skarbowej.

#### **Po rozpatrzeniu stanowiska Wnioskodawcy organ podatkowy zważył co następuje:**

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 interpretacji indywidualnej 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 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.

Po przeanalizowaniu faktów podanych we wniosku, obowiązujących przepisów prawa i orzecznictwa Sądowego organ podatkowy uznaje - **za prawidłowe** stanowisko Wnioskodawcy w zakresie:

1. stanowiska Podatnika, że w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. znajdujące się w posiadaniu Spółki grunty oraz budowle stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienionej w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych,
2. stanowiska Podatnika, że w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych podlegają należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, przez które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy.


Zgodnie z art. 14c § 1 ustawy Ordynacja podatkowa interpretacja indywidualna zawiera wyczerpujący opis przedstawionego we wniosku stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego oraz ocen stanowiska wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem prawnym tej oceny. Można odstąpić od uzasadnienia prawnego, jeżeli stanowisko wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie.

Niniejsza interpretacja udzielona jest w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązujące na dzień wydania interpretacji przez organ podatkowy i dotyczy zaistniałego stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym Wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego. Jednocześnie organ podatkowy informuje, że niniejsza interpretacja po usunięciu danych identyfikujących wnioskodawcę zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

Na niniejszą interpretację Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji – (art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – Dz. U. z 2022r., poz. 329 z późn. zm.). Skargę wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Inowrocław (art. 54 § 1 i § 2 w/w ustawy).

Otrzymują:

- 1.
2. a/a.

WÓJTA  
  
mgr inż. Tadeusz Kacprzak