

Zaklików, dnia 18 maja 2018 roku.

Burmistrz Zaklikowa

Znak sprawy: FN.3120.1.2018

Wnioskodawca:

Interpretacja indywidualna przepisów prawa podatkowego

Burmistrz Zaklikowa działając na podstawie art. 14j §1 i §3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 800 t.j.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 lutego 2018 r., doręzonego do tut. organu w dniu 22 lutego 2018 r. o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie zwolnienia z podatku od nieruchomości określonego w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1785 t.j.)

stwierdza, że stanowisko Wnioskodawcy:

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

Uzasadnienie

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

1. Stan faktyczny zaprezentowany w przedmiotowym wniosku.

Wnioskodawca wskazał, że jest w posiadaniu gruntów, jako wieczysty użytkownik i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia o transporcie kolejowej (dalej zwanej: u.t.k), która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym. Wnioskodawca stwierdził, że zgodnie z zapisami ww. ustawy jest zarządcą infrastruktury i jako taki ustanowił statut sieci. Następnie zgodnie z prowadzoną działalnością określił dla części infrastruktury Obiekt infrastruktury Usługowej (dalej zwany: OIU) – tory postojowe, którym nadał status udostępnianych przewoźnikom kolejowym. Dla OIU Wnioskodawca wystąpił do Urzędu Transportu Kolejowego o nadanie uprawnień dostępu do aplikacji RINF – rejestru infrastruktury i po ich otrzymaniu zamierza dokonać stosownego wpisu do rejestru. Zasady współpracy pomiędzy Zarządcą infrastruktury (Wnioskodawcą), będącym równocześnie Operatorem, a potencjalnie zainteresowanym dostępem do OIU przewoźnikiem regulowany byłby na podstawie uchwalonego przez Wnioskodawcę Regulaminu Obiektu Infrastruktury Kolejowej Bocznicą Kolejową Wnioskodawca wskazuje nadto, że wspomniana bocznicą kolejową w ewidencji jego środków trwałych widnieje, jako budowla, która położona jest na działce Nr i posiada założoną księgę wieczystą. Na tejże boczniczy znajdują się tory, rozjazdy, szyny, czyli w opinii Wnioskodawcy elementy, które są wymienione w Złączniku Nr 1 do u.t.k.

2. W związku z powyższym zadano następujące pytania:

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

3. Stanowisko Wnioskodawcy wraz z uzasadnieniem.

1) Zdaniem Wnioskodawcy – _____ od 01 stycznia 2018 roku zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. podlegać będą grunty rozumiane, jako całe działki ewidencyjne, na których znajdują się budynki i budowle infrastruktury kolejowej wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

2) Wnioskodawca utrzymuje, że bocznic kolejowa, jako budowla została przyjęta do użytkowania i wprowadzona do ewidencji środków trwałych przy zastosowaniu przepisów prawa bilansowego i podatkowego. W skład bocznic wchodzi między innymi tory, rozjazdy, a więc elementy wyszczególnione w Załączniku nr 1 do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), przy czym nie wszystkie elementy infrastruktury, wchodzące w skład tego (jednego) środka trwałego (bocznic) są udostępniane, gdyż tylko części infrastruktury bocznic nadano status infrastruktury usługowej. Dla bocznic został opracowany i zatwierdzony Statut i Regulamin Obiektu Infrastruktury Usługowej określający zasady jego udostępniania oraz cennik, a więc spełnione są warunki do uznania tej części bocznic, jako udostępnionej infrastruktury kolejowej.

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

Wnioskodawca stwierdza, że biorąc pod uwagę różnicę w definicjach, a co za tym idzie trudności w ustaleniu na nowo wartości stanowiących poszczególne elementy bocznic z uwzględnieniem Załącznika Nr 1 do u.t.k., to stoi on na stanowisku, że w przypadku, gdy infrastruktura usługowa udostępniana jest tylko częścią infrastruktury ujętej w ewidencji księgowej, jako jeden środek trwałe to *per analogiam* (gdzie cała działka podlega zwolnieniu niezależnie od tego, jaka jej część zajmuje infrastruktura udostępniana) należy z podstawy opodatkowania wyłączyć wszystkie elementy infrastruktury ujęte w załączniku Nr 1 do u.t.k. wchodzące w skład tego środka trwałego (tory, rozjazdy, itp.), mimo, iż tylko część tych elementów jest udostępniana, ale ich podzielenie w ewidencji środków trwałych jest z oczywistych względów niemożliwe.

3) Względem pytania Nr 3 Wnioskodawca uważa, że stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l. zwalnia się z podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące

w skład infrastruktury kolejowej udostępnianej przewoźnikom kolejowym. Z przepisów wynika, że zarządca infrastruktury, co zdaniem Wnioskodawcy ma miejsce w jego przypadku, jest obowiązany do jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Wnioskodawca wskazuje, że warunek ten musi być rozumiany szeroko, a zatem zgodnie z istotą sformułowania nakładającego na zarządcę infrastruktury zobowiązania. Tym samym nie chodzi jedynie o faktyczne udostępnianie infrastruktury kolejowej, ale o sytuację „pozostawania gotowości do udostępniania w każdym czasie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym”. Zdaniem Wnioskodawcy jego bocznicą kolejową objętą regulaminem Obiektu Infrastruktury Usługowej korzysta ze zwolnienia z podatku od nieruchomości w każdej sytuacji.

4. Stanowisko organu podatkowego.

W myśl art. 14b § 1 i 14 j Ordynacji podatkowej Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, a w zakresie swojej właściwości wójt, burmistrz, (prezydent miasta lub starosta lub marszałek województwa na pisemny wniosek zainteresowanego, wydaje, w jego indywidualnej sprawie, pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego (interpretację indywidualną). Zgodnie z art. 14b § 3 Ordynacji podatkowej składający wniosek o wydanie indywidualnej interpretacji obowiązany jest do wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego oraz do przedstawienia własnego stanowiska w sprawie oceny prawnej tego stanu faktycznego albo zdarzenia przyszłego.

W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowany jest pogląd, że organ wydający interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, bez możliwości jego modyfikowania czy też prowadzenia postępowania dowodowego w sprawie w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej. Wobec powyższego, interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu faktycznego przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku.

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

- „Zwalnia się od podatku od nieruchomości:
- 1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:
 - a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
 - b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
 - c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm;”

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

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

- pkt 1) infrastruktura kolejowa - elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;
- pkt 1a) droga kolejowa - tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;
- pkt 1b) infrastruktura nieczynna - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;
- pkt 1c) infrastruktura prywatna - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;"
- pkt 4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;
- pkt 7) zarządca infrastruktury - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;
- pkt 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- pkt 10) bocznicą kolejową - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;

W skład infrastruktury kolejowej, do których odsyła pkt 1 z art. 4 u.t.k., stanowiący załącznik nr 1 do ustawy (wykaz elementów infrastruktury kolejowej), wchodzi następujące elementy, pod warunkiem, że tworzą część linii kolejowej, bocznicę 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 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.

Zasadnym jest podniesienie, że zgodnie z treścią art. 3 ust. 3 u.t.k.: „Przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, 5b-6b, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy”. Odnośnie powyższego należy wskazać, że rozdział 6 u.t.k. wspomniany w powyższym wyłączeniu, dotyczy udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, co określono w art. 29 u.t.k. - zakres udostępnienia infrastruktury kolejowej:

1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:
 - 1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;
 - 2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:
 - a) przydzielaniu trasy pociągu,
 - b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;
 - 3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;
 - 4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.
2. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.
3. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

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

Przedmiot niniejszej interpretacji prawa podatkowego związany jest z dokonaniem przez ustawodawcę nowelizacji ustaw: o transporcie kolejowym - ustawa z dnia 16 listopada 2016 r.) o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923 t.j) oraz o podatkach i opłatach lokalnych. Ustawa zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym wprowadziła szereg zmian, w tym również do ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. W poprzednim stanie prawnym inaczej zdefiniowana była kwestia infrastruktury kolejowej, tj. poprzez szeroko rozumianą infrastrukturę wskazaną w znowelizowanym art. 4: „infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.” Obecnie katalog obiektów takiej infrastruktury jest zamknięty, enumeratywnie wyliczony w Załączniku Nr 1 do u.t.k. W zakresie aspektu pytania Wnioskodawcy, dotyczącego obowiązku podatkowego, trafnym jest stanowisko Wnioskodawcy, w myśl, którego

opodatkowaniu albo zwolnieniu podlegać mają całe działki gruntu, a nie jedynie ich część stanowiąca element infrastruktury określony w ww. Załączniku Nr 1. Pozostaje to bez wpływu na kwalifikację sytuacji podatnika w niniejszej sprawie. Rozważając te kwestie organ jednak stanął na stanowisku, że ulga dla podatnika związana z faktem posadowienia na działce gruntu infrastruktury kolejowej, w nikłym stopniu zajmującym tę działkę, jest nieuzasadniona i rodzi stan godzący w konstytucyjną zasadę sprawiedliwości społecznej. Może to doprowadzić do sytuacji, gdzie porównywalne działki, w tym zabudowane analogicznie, będą inaczej traktowane podatkowo tylko ze względu na fakt umiejscowienia, jedynie na obrzeżach jednej z nich, budowli związanej z infrastrukturą kolejową.

Ponadto oznaczenie w ewidencji gruntów i budynków działki wskazuje na tereny przemysłowe – oznaczenia „Ba”, a nie „Tk”, czyli tory kolejowe. Organ podatkowy opiera się podczas prowadzenia postępowania podatkowego, w zakresie jego wymierzenia albo zwolnienia od podatku, na danych zawartych w ewidencji gruntów i budynków. Podstawą posługiwania się danymi ewidencyjnymi jest art. 21. ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r., poz. 2101 t.j.), dotyczące wykorzystania danych z ewidencji gruntów i budynków: „Podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, **wymiaru podatków** i świadczeń, oznaczania nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami oraz ewidencji gospodarstw rolnych stanowią dane zawarte w ewidencji gruntów i budynków.”. W ślad za powyższym, zgodnie z treścią Załącznika Nr 6 pkt 19 Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1034 t.j.) tereny kolejowe posiadają oznaczenie użytku gruntowego – Tk, do których „zalicza się grunty zajęte pod budowlę i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje, rampy, magazyny, bocznice kolejowe itp.”. Kwalifikacja działki będącej przedmiotem niniejszego wniosku ma oznaczenie właściwe dla terenu przemysłowego, co organ analizując stan faktyczny i prawny sprawy również zobowiązany był wziąć pod uwagę.

Następnie sam Wnioskodawca przyznaje we wniosku, że udostępnianie jego infrastruktury ma charakter jedynie potencjalny. Żaden przewoźnik nie korzysta z udostępnianej przez Wnioskodawcę infrastruktury kolejowej. Faktem jest, że obiekt Wnioskodawcy ma statut i regulamin, określający zasady udostępniania oraz cennik, jednakże w ocenie organu nie wpływa to na zwolnienie od podatku. Wnikliwa analiza stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę, w tym załączonych dokumentów wskazuje, bowiem ewidentnie, że zgodnie z definicją z art. 4 pkt. 1c infrastruktura wnioskodawcy jest infrastrukturą prywatną. Posiadana przez Wnioskodawcę infrastruktura kolejowa służy wyłącznie jemu, bo jest związana z prowadzoną przez niego działalnością gospodarczą. Zgodnie ze stanowiskiem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego „infrastruktura prywatna to infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób. Zarządca tej infrastruktury określa, że infrastruktura jest prywatna w statucie sieci”. Nie podlega, zatem przepisom pozwalającym uznać zwolnienie podatkowe, bowiem ustawy o transporcie kolejowym, w myśl jej zapisów z art. 3 ust. 1 i ust. 3. nie stosuje się do „transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie, którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną” oraz, że „przepisów rozdziałów 2-2b, 4a, 4b, 5b-6b, 7-8, 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18f, art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej

oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.”. Faktem jest zapis w statucie sieci zarządcy infrastruktury kolejowej torów postojowych - jako ustanowionego obiektu infrastruktury usługowej – należącego do Wnioskodawcy, jednak w opinii organu nie były i nie są one udostępnianie żadnemu przewoźnikowi kolejowemu. Organ rozumie postępowanie Wnioskodawcy w ten sposób, że Wnioskodawca – podatnik z własnej inicjatywy występuje o nadanie posiadanej przez niego boczniczy statusu udostępnianej infrastruktury, co rodzi za sobą konieczność jej udostępniania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Poczynania te nie mogą prowadzić do zwolnienia od podatku w sytuacji, gdzie zgodnie z art. 36a ust. 1 u.t.k. udostępnianie takie odbywa się na wniosek, a żaden przewoźnik nie był zainteresowany korzystaniem z infrastruktury Wnioskodawcy i ani jeden wniosek nie był złożony. Udostępnianie należy tutaj, bowiem rozumieć, jako czynność faktyczną, zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 4 czerwca 2014 r., sygn. akt: III SA/Po 1420/13, LEX nr 1479693: „Przesłanka nabycia prawa do zwolnienia podatkowego polegająca na obowiązku udostępnienia przez zarządcę infrastruktury licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu ma charakter faktyczny, a to oznacza, że nie chodzi w niej o hipotetyczną możliwość udostępnienia zarządzanej infrastruktury kolejowej, lecz o faktyczne udostępnienie jej na potrzeby publicznego transportu kolejowego. Powyższe zobowiązanie zarządcy infrastruktury do udostępnienia budowli, o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. dotyczy skonkretyzowanych, co do tożsamości licencjonowanych przewoźników.” Przychylenie się do odmiennego stanowiska powodowałoby możliwość korzystania ze zwolnienia podatkowego praktycznie wszystkich podmiotów posiadających infrastrukturę kolejową, której część wskazałoby, jako infrastruktura kolejowa usługowa podlegająca udostępnianiu, niezależnie od jakichkolwiek realnych przesłanek - potrzeb faktycznego jej wykorzystywania. Argumentacja taka wydaje się być sprzeczna z ideą racjonalnego ustawodawcy, zrównując rzeczywiste zapotrzebowania przewoźników z abstrakcyjnymi ofertami właścicieli prywatnych infrastruktur. W ślad za powyższym wspomnieć przyjdzie o dyrektywie zawężającej przy określaniu podatku, a uznawanie każdej udostępnionej infrastruktury usługowej, bez względu na to, czy kiedykolwiek ktokolwiek byłby zainteresowany jej wykorzystaniem, poza prywatnymi potrzebami właściciela, wydaje się być interpretacją rozszerzającą, a więc niedopuszczalną.

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

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

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

Zważywszy na powyższe ustalenia, w ocenie organu podatkowego sytuacja Wnioskodawcy, pomimo że posiada on elementy udostępnianej infrastruktury kolejowej - bocznicę kolejową - oraz ma obowiązek ich udostępniania, nie pozwala na zastosowanie zwolnienia.

Pouczenie

Stronie przysługuje prawo do wniesienia skargi na niniejszą interpretację przepisów prawa podatkowego z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie za pośrednictwem Burmistrza Zaklikowa. Skargę można wnieść po uprzednim wezwaniu na piśmie Burmistrza Zaklikowa, do usunięcia naruszenia prawa. Termin do złożenia wezwania do usunięcia naruszenia prawa wynosi 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o treści wydanej interpretacji. Termin na wniesienie skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego wynosi 30 dni od dnia doręczenia stronie odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ takiej odpowiedzi nie udzieli, w terminie 60 dni od dnia wniesienia wezwania o usunięcie naruszenia prawa.

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

BURMISTRZ

Zdzisław Wójcik

Otrzymują:

- 1) Adresat,
- 2) Aa.

Pod względem formalno-prawnym
nie budzi zastrzeżeń

18 maja 2017 r.
data

podpis
mgr Bartłomiej Czerwiak

RADCA PRAWNY
Zaklikowa