

PC
5.VIII. 2020

URZĄD MIASTA
SŁAWKÓW

WPRZYJĘTO
DNIA: 2020-08-05
6095

Podpis: Fajellindie

, 3 sierpnia 2020 r.

Do: Burmistrz Miasta Sławkowa
Urząd Miasta Sławków
ul. Rynek 1, 41-260 Sławków

Wnioskodawca:

reprezentowany przez:

adres dla doręczeń:

adres elektroniczny do doręczeń:

WNIOSEK O WYDANIE INDYWIDUALNEJ INTERPRETACJI PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Na podstawie art. 14j i 14b ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w imieniu
(pełnomocnictwo w załączeniu), zwracam się z wnioskiem o wydanie
indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w następującej sprawie.

1. Opis zdarzenia przyszłego

(dalej: Spółka lub Wnioskodawca) jest właścicielem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w , składającej się ze stacji kolejowej oraz prowadzących do niej dwóch linii kolejowych – normalnotorowej nr łączącej ww. stację ze stacją i oraz linii szerokotorowej nr łączącej ww. stację ze stacją Stacja jest stacją przeładunkową, ponieważ leży na styku linii kolejowych o różnej szerokości. Spółka prowadzi działalność gospodarczą polegającą na udostępnianiu przewoźnikom kolejowym posiadanej infrastruktury w ten sposób, aby ruch kolejowy mógł być prowadzony nieprzerwanie pomiędzy infrastrukturą normalnotorową i szerokotorową.

Spółka jest zarządcą posiadanej infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym¹ (dalej: UTK). W odniesieniu do obu linii kolejowych Spółka posiada obecnie autoryzację bezpieczeństwa nr wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) ważną od r. do

¹ Ustawa z 28 marca 2003 r. (Dz. U. 2020 poz. 1043, t.j. z dnia 15 czerwca 2020 r.).

Jednym z podstawowych dokumentów opracowanych w ramach wypełniania przez Spółkę zadań zarządcy infrastruktury kolejowej jest Statut Sieci Kolejowej obowiązujący od 9 grudnia 2017 r. W dokumencie wskazano, że w skład infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Spółkę wchodzi dwie linie: normalnotorowa nr [] oraz szerokotorowa nr []. W dokumencie wskazano ponadto, że:

- w skład zarządzanej przez Spółkę infrastruktury kolejowej nie wchodzi bocznic kolejowe,
- Spółka nie posiada infrastruktury nieczynnej lub prywatnej,
- Spółka udostępnia całą zarządzaną infrastrukturę kolejową (zasady udostępniania infrastruktury kolejowej zawiera Regulamin sieci, natomiast warunki techniczne korzystania z infrastruktury kolejowej opisuje Regulamin Techniczny Stacji).

Ze względu na fakt, że zarządzana przez Wnioskodawcę infrastruktura kolejowa od strony części normalnotorowej graniczy ze wszystkich stron z infrastrukturą kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK), Spółka podpisała z PLK umowy o współdziałaniu zarządców, na mocy których to PLK, za wynagrodzeniem, zobowiązała się do opracowywania rozkładów jazdy na linię normalnotorową nr [], należąca do [] w zgodzie z rozkładami jazd pociągów opracowywanymi na liniach sąsiadujących i graniczących, posiadanych przez PLK.

Infrastruktura kolejowa związana z linią normalnotorową nr [], jest obecnie udostępniana przewoźnikom kolejowym na podstawie stosownych umów. Wskazana infrastruktura kolejowa korzysta ze zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych² (dalej: UPOL).

Infrastruktura kolejowa związana z linią kolejową szerokotorową nr [] korzysta ze zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. c UPOL (jako infrastruktura kolejowa tworząca linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm).

Spółka zamierza zawrzeć z [] umowę o udostępnianiu infrastruktury kolejowej tworzącej obecnie linię kolejową szerokotorową nr []. Wskazana umowa będzie formalnym potwierdzeniem udostępniania omawianej infrastruktury kolejowej []. Działania te doprowadzą do sytuacji, w której infrastruktura kolejowa Spółki związana z linią szerokotorową nr [] będzie udostępniana przewoźnikowi kolejowemu [] na podstawie stosownej umowy regulującej sposób jej udostępniania.

Po zawarciu wskazanej umowy, Spółka zamierza zmienić swoją autoryzację bezpieczeństwa poprzez usunięcie z jej zakresu infrastruktury kolejowej szerokotorowej. Autoryzacja bezpieczeństwa odnosiłaby się zatem wyłącznie do linii normalnotorowej nr []. Jednocześnie w zakresie posiadanej infrastruktury szerokotorowej Spółka zamierza pozyskać świadectwo bezpieczeństwa.

² Ustawa z 12 stycznia 1991 r. (Dz. U. z 2019 poz. 1170, t.j. z dnia 25 czerwca 2019 r.).

W wyniku planowanych zmian doszłoby do sytuacji, w której na infrastrukturę kolejową Spółki udostępnianą przewoźnikom kolejowym składałyby się:

- linia normalnotorowa nr [] wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową, w odniesieniu do której Spółka posiadałaby autoryzację bezpieczeństwa,
- droga kolejowa szerokotorowa o statusie boczniczy kolejowej wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową (która przed zmianą autoryzacji bezpieczeństwa tworzyła linię nr []), w odniesieniu do której Spółka posiadałaby świadectwo bezpieczeństwa.

Udostępnianie wskazanej infrastruktury kolejowej odbywałoby się na podstawie stosownych umów podpisanych z przewoźnikami kolejowymi. Zmiany znalazłyby ponadto odzwierciedlenie w statucie sieci kolejowej. Spółka nie posiadałaby infrastruktury kolejowej nieczynnej i prywatnej.

2. Przepisy prawa podatkowego mające być przedmiotem interpretacji odniesieniu zaistniałego stanu faktycznego (stanów faktycznych) albo zdarzenia przyszłego (zdarzeń przyszłych) przedstawionego powyżej.

Art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOL

3. Pytanie przyporządkowane do zdarzenia przyszłego przedstawionego w pkt 1.

Czy w świetle przedstawionego zdarzenia przyszłego, polegającego na nadaniu obecnej linii kolejowej szerokotorowej nr [] statusu boczniczy kolejowej, powstała bocznicza kolejowa wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową, objęta świadectwem bezpieczeństwa wydanym przez Prezesa UTK i udostępniana przewoźnikom kolejowym (na podstawie stosownych umów) będzie korzystać ze zwolnienia z podatku od nieruchomości uregulowanego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOL?

4. Własne stanowisko w sprawie oceny prawnej zdarzenia przyszłego.

Zdaniem Spółki powstała bocznicza kolejowa wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową będzie zwolniona z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOL. Omawiana droga kolejowa zmieni swój status z linii kolejowej na bocznicę kolejową, co wykluczy możliwość zastosowania zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. c UPOL (jako infrastruktura kolejowa tworząca linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm). Jednocześnie jednak opisywana infrastruktura kolejowa będzie udostępniana przewoźnikom kolejowym, co pozwoli na zastosowanie zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOL.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:



- a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Zatem w celu skorzystania z powyższego zwolnienia grunty, budynki budowle muszą spełniać łącznie dwa warunki:

- wchodzić w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu UPOL, oraz
- muszą być udostępniane przewoźnikom kolejowym lub być wykorzystywane do przewozu osób lub tworzyć linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

W myśl art. 4 pkt 1 UTK za infrastrukturę kolejową należy uznać elementy wymienione w załączniku nr 1 do tej ustawy, 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.

Zgodnie z załącznikiem 1 do UTK do elementów tych zalicza się:

- 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 tłuści 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.

Droga kolejowa, zgodnie z art. 4 pkt 1a UTK, to 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.

Linia kolejowa, w myśl art. 4 pkt 2 UTK, to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Bocznicza kolejowa, stosownie do art. 4 pkt 10 UTK, to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

W świetle powołanych przepisów należy stwierdzić, że każda linia kolejowa lub bocznicza kolejowa jest jednocześnie drogą kolejową. Status linii kolejowej lub boczniczy kolejowej w odniesieniu do danej drogi kolejowej nadaje zarządca infrastruktury. Do nadania takiego statusu nie jest wymagany jakikolwiek dokument urzędowy.

Zarządca infrastruktury, stosownie do art. 4 pkt 7 UTK, to podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Status zarządcy infrastruktury nadal nie jest zależny od spełnienia jakichkolwiek warunków formalnych. Każdy podmiot odpowiedzialny m. in. za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju staje się z mocy prawa jej zarządcą.

Biorąc pod uwagę definicję infrastruktury kolejowej należy ponadto uznać, że w świetle UTK zarządcą infrastruktury będzie także podmiot odpowiedzialny za zarządzanie bocznicą kolejową.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 UTK do zadań zarządcy infrastruktury należy m. in.:

1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:

- a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:
 - elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,
 - jej punktu początkowego i końcowego,
 - stacji kolejowych wchodzących w jej skład,



- odcinków, na jakie jest podzielona,
 - jej numeru,
 - b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,
 - c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej;
- 2) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:
- a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,
 - b) prowadzeniu ruchu kolejowego.

Jednocześnie na podstawie art. 5 ust. 2a UTK zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznic kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną.

Zgodnie z art. 4 pkt 18 UTK świadectwo bezpieczeństwa to dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Na podstawie art. 4 pkt 18b autoryzacja bezpieczeństwa to dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej. Z brzmienia tego przepisu wynika, że autoryzacja bezpieczeństwa potwierdza ustanowienie przez zarządcę infrastruktury określonych zasad bezpieczeństwa na zarządzanej infrastrukturze. Zatem w celu uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, zarządca infrastruktury musi podjąć szereg działań. Oznacza to, że autoryzacja bezpieczeństwa w żaden sposób nie wpływa na posiadanie statusu zarządcy infrastruktury, ponieważ status ten należy posiadać, aby w ogóle zacząć starać się o autoryzację bezpieczeństwa.

Jednocześnie na podstawie art. 17d ust. 1 UTK warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządza. Warunku tego nie stosuje się m. in. do dróg kolejowych posiadających status bocznic kolejowej (art. 17d ust. 2 UTK). W takich przypadkach wymagane jest posiadanie świadectwa bezpieczeństwa, chyba że zarządca posiada autoryzację bezpieczeństwa.

Zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOŁ

Uzyskanie zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOŁ wymaga łącznego spełnienia dwóch warunków:

- grunty, budynki i budowle muszą wchodzić w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, oraz
- muszą być udostępniane przewoźnikom kolejowym.

Zarówno linia normalnotorowa nr jak i linia szerokotorowa nr wraz z elementami wymienionymi w załączniku nr 1 do UTK tworzą obecnie infrastrukturę kolejową w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. Po zmianie statusu linii nr ia bocznice kolejową – wskazana droga kolejowa nadal będzie infrastrukturą kolejową w rozumieniu UPOL.

Co do drugiej przesłanki zwolnienia, w ocenie Spółki interpretacja występującego w tym przepisie terminu "udostępnienie" nie wymaga odwoływania się do UTK (tak jak ma to miejsce w przypadku pierwszej przesłanki zwolnienia). Warunek ten należy interpretować literalnie, zgodnie z dosłownym brzmieniem przepisu. Chodzi więc o faktyczny sposób wykorzystania infrastruktury kolejowej. W konsekwencji, jeżeli infrastruktura kolejowa jest wykorzystywana przez przewoźnika kolejowego, na podstawie stosownych umów, porozumień, to należy przyjąć, że dana infrastruktura jest udostępniana – na możliwość zastosowania zwolnienia nie ma więc wpływu posiadanie autoryzacji bezpieczeństwa.

Powyższe zostało potwierdzone w szeregu wyroków sądów administracyjnych³. Stanowisko takie można odnaleźć m. in. w:

- wyroku NSA z dnia 31 stycznia 2019 r. II FSK 3032/18

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 przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten w brzmieniu zmienionym z dniem 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. Nie może budzić wątpliwości, że podane przez spółkę we wniosku o wydanie interpretacji prawa podatkowego okoliczności wskazują na udostępnianie infrastruktury kolejowej w potocznym rozumieniu wyrażenia "udostępniać".

Słusznie zatem sąd pierwszej instancji stwierdził, że organ interpretacyjny w sposób nieuzasadniony pominął językowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. i zastosował wykładnię systemową zewnętrzną, odwołując się do art. 29 u.t.k., pomimo braku takiego odesłania w ustawie podatkowej. Taki zabieg interpretacyjny doprowadził do prawotwórczej wykładni przepisu prawa podatkowego, która nie znajduje odzwierciedlenia w jego warstwie językowej.

³ Wyrok WSA Wrocławiu z dnia 22 stycznia 2020 r. I SA/Wr 714/19, Wyrok NSA z dnia 31 stycznia 2019 r. II FSK 3032/18, Wyrok WSA w Gliwicach z dnia 24 października 2018 r. I SA/GI 607/18.

- wyroku WSA w Gliwicach z dnia 24 października 2018 r. I SA/GI 607/18

Omawiane zwolnienie podatkowe zostało określone przez ustawodawcę w ten sposób, że uwzględnienia regulacji zawartych w ustawie o transporcie kolejowym wymaga wyłącznie pierwsza ze wspomnianych przesłanek zwolnienia. Przepis art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. odsyła do tej ustawy w ściśle wskazanym w tym przepisie zakresie, tj. wyłącznie dla potrzeb zdefiniowania "gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej".

Słusznie zatem podniesiono w skardze, że organ interpretacyjny w sposób niezasadniony pominął językowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a u.p.o.l. i zastosował wykładnię systemową zewnętrzną, odwołując się do art. 29 u.t.k., pomimo braku takiego odesłania w ustawie podatkowej. Taki zabieg interpretacyjny doprowadził do prawotwórczej wykładni przepisu prawa podatkowego, która nie znajduje odzwierciedlenia w jego warstwie językowej.

W świetle powyższego zmiana autoryzacji bezpieczeństwa i nadanie obecnej linii kolejowej nr statusu boczniczy kolejowej (z jednoczesnym uzyskaniem świadectwa bezpieczeństwa w odniesieniu do omawianej boczniczy oraz podpisaniu umowy z przewoźnikiem kolejowym o udostępnianiu boczniczy kolejowej wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową) nie będzie przeszkodą do zastosowania zwolnienia z podatku od nieruchomości obecnej linii kolejowej nr wraz z wchodzącą w jej skład infrastrukturą kolejową na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPOL. Wskazana infrastruktura kolejowa będzie bowiem korzystać ze zwolnienia na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a UPOL.

5. Oświadczenie z art. 14b § 4 ordynacji podatkowej (dalej: OP)⁴

Ja, niżej podpisana, pouczone o odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 w związku z § 6 Kodeksu karnego za składanie fałszywych oświadczeń składam, stosownie do art. 14b § 4 OP, oświadczenie następującej treści:

Oświadczam, 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.

Wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w zakresie zdarzenia przyszłego opisanego w pkt 1 został również złożony, stosownie do swej właściwości, do

W imieniu Spółki,

⁴ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 900 z późn. zm.).

Załączniki:

- 1) Formularz PPS-1 – pełnomocnictwo szczególne.
- 2) Potwierdzenia dokonania opłaty za wniosek - 40 zł.
- 3) Potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej od pełnomocnictwa – 17 zł.

