

Suchy Las, 27 marca 2023 roku

Nr sprawy RG. 0009. 1. 2. 1003

Szanowni Państwo
Joanna Pągowska
Iwona Koźlicka
Radosław Banaszak
Jarosław Dudkiewicz
Krzysztof Łączkowski
Tomasz Sztolcman
Radni Gminy Suchy Las

Dotyczy: interpelacja z dnia 13.03.2023 roku

Odpowiadając na złożoną interpelację zawierającą prośbę o wyjaśnienie wątpliwości dotyczących opodatkowania w zakresie podatku od nieruchomości działalności gospodarczej związanej z prowadzeniem terminala intermodalnego - w związku z planami inwestora dotyczącymi zagospodarowania działek w rejonie węzła S11 w Złotkowie - przedstawiam następujące stanowisko:

I. Uwagi wstępne.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że w przypadku spółek prawa handlowego, zobowiązanie podatkowe w podatku od nieruchomości powstaje z mocy prawa. Spółki są zobowiązane składać corocznie deklaracje podatkowe (w terminie do dnia 31 stycznia danego roku), dokonywać ich korekty w przypadku wystąpienia zdarzeń rzutujących na wysokość zobowiązania podatkowego, a także wpłacać obliczony w deklaracji podatek bez wezwania organu podatkowego w określonych przepisami ratach miesięcznych.

Oznacza to, że w pierwszym rzędzie to podatnik jest zobowiązany do rozpoznania skutków podatkowych w zakresie podejmowanych działań inwestycyjnych i prawidłowego odzwierciedlenia przepisów podatkowych w składanym samoobliczeniu podatku (czyli w składanej corocznie deklaracji). Organowi podatkowemu przysługują w tym zakresie realizowane w różnych trybach funkcje kontrolne – łącznie z możliwością wydania decyzji podatkowej w przypadku stwierdzenia, że podatnik, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie zapłacił w całości lub w części podatku, nie złożył deklaracji albo że wysokość zobowiązania podatkowego powinna być inna niż wykazana w deklaracji, albo powstałego zobowiązania nie wykazano.

Zgodnie z przepisami Ordynacji podatkowej¹ wójt gminy jako organ podatkowy uprawniony jest do wydania interpretacji przepisów prawa podatkowego. Interpretację wydaje się *na wniosek zainteresowanego w jego indywidualnej sprawie*, w oparciu o przedstawiony we wniosku w sposób wyczerpujący zaistniały stan faktyczny lub zdarzenie przyszłe. Wydawanie ogólnych interpretacji przepisów prawa podatkowego, a także ogólnych wyjaśnień przepisów prawa podatkowego dotyczących stosowania tych przepisów (objaśnień podatkowych) jest kompetencją ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Należy zatem podkreślić, że niniejsze stanowisko nie jest urzędową interpretacją i ma wyłącznie poglądowy charakter (w szczególności należy podkreślić, że wydanie wiążącej organ

¹ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2651 z późn. zm.).

podatkowy interpretacji podatkowej dotyczy konkretnego i precyzyjnie przedstawionego stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego).

Należy też zastrzec, że treść przepisów zwalniających z podatku od nieruchomości infrastrukturę kolejową podlega częstym zmianom. Ostatnia nowelizacja została dokonana ustawą z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, która weszła w życie od 1 stycznia 2022 r. Co istotne w części odnoszącej się do terminali towarowych zwolnienia podatkowe miały wejść w życie 1 stycznia 2023 r., jednak termin ten przesunięto na 1 stycznia 2024 r.² W uzasadnieniu do przepisów (przesuwających datę wejścia w życie zwolnień podatkowych we wskazanym zakresie - zob. druk sejmowy nr 2764) zwrócono uwagę na konieczność przeprowadzenia uprzedniej notyfikacji wprowadzanych rozwiązań Komisji Europejskiej w zakresie badania warunków konkurencyjności między gałęziami transportu kolejowego i drogowego w kontekście wypełnienia zasad udzielania pomocy publicznej. Podkreślono, że konieczne jest wydanie rozstrzygnięcia przez Komisję Europejską co do zgodności przewidzianej w nowych przepisach pomocy ze wspólnym rynkiem. Z powyższego wynika, że dopóki Komisja Europejska nie potwierdzi zgodności pomocy ze wspólnym rynkiem grunty, budynki i budowle terminala towarowego będą co do zasady opodatkowane na zasadach ogólnych i w ogóle nie będą korzystać ze zwolnienia z podatku. Niemniej w dalszej części pisma przyjęto założenie, że przyjęte przepisy nie zostaną zakwestionowane i w niezmienionym brzmieniu wejdą w życie.

W odniesieniu do obiektów terminala towarowego w praktyce rozważać można zastosowanie zwolnień podatkowych określonych w art. 7 ust. 1 pkt 1) lit. a oraz art. 7 ust. 1 pkt 1c) ustawy o podatkach i opłatach lokalnych³.

A.

W myśl pierwszego z powołanych przepisów: „zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) lub obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 tej ustawy, w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy, jeżeli:

a) ta infrastruktura kolejowa lub ten obiekt infrastruktury usługowej są:

– udostępniane przewoźnikom kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6–6b tej ustawy lub

– wykorzystywane do przewozu osób.

Obecne brzmienie przepisów zawiera daleko idące zmiany w stosunku do stanu prawnego obowiązującego do końca 2021 roku.”

Po pierwsze: wskazuje się, że skoro przepisy o transporcie kolejowym zawierają odrębne definicje m.in. infrastruktury kolejowej i infrastruktury prywatnej, to odesłanie w treści przepisu do tej pierwszej definicji (art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) pozostawia poza zakresem zwolnienia infrastrukturę prywatną (zdefiniowaną w art. 4 pkt 1c ustawy

² Zob. zmiana ustawy nowelizującej dokonana ustawą z dnia 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2707).

³ Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 70).

o transporcie kolejowym)⁴. Dlatego też infrastruktura prywatna może podlegać zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie omawianego przepisu wyłącznie jako obiekt infrastruktury usługowej. Zwolnione z podatku mogą być wyłącznie grunty, budynki i budowle wchodzące w skład obiektu infrastruktury usługowej, i to tylko w części zajętej wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym (szerszej o tej kwestii w dalszej części niniejszego pisma).

Po drugie: warunkiem ww. zwolnienia nie jest już potocznie rozumiane *udostępnienie* infrastruktury przewoźnikom kolejowym, ale wyłącznie takie udostępnienie, które dokonywane jest w ściśle sformalizowanym trybie określonym w przepisach o transporcie kolejowym (w przypadku infrastruktury prywatnej – zgodnie z rozdziałem 6a ustawy o transporcie kolejowym). Przepisy ustawy podatkowej w brzmieniu nadanym ostatnią nowelizacją należy interpretować z uwzględnieniem deklarowanego przez ustawodawcę celu, którym było:

- a) uszczelnienie systemu zwolnień od podatku od nieruchomości „w sytuacji wykorzystywania gruntów kolejowych do prowadzenia działalności w obszarze niezwiązanym z kolejnictwem”, a także
- b) wyeliminowanie „nadużycia interpretacji aktualnie obowiązujących przepisów przez część przedsiębiorców, którzy nie prowadząc działalności zarządcy na rynku kolejowym, wykorzystują przepis do unikania opodatkowania i powodują uszczuplenie wpływów z podatku od nieruchomości do budżetów gmin”⁵.

Określenie obecnego zakresu zwolnień dla nieruchomości kolejowych wymaga wyjaśnienia pojęć, którymi posłużył się ustawodawca podatkowy. Wymaga to sięgnięcia do przepisów o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 4 pkt 52 ustawy o transporcie kolejowym operatorem obiektu infrastruktury usługowej jest podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy. Natomiast w myśl art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy.

Załącznik nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym w ust. 2 pkt 2 potwierdza, że obiektem infrastruktury usługowej jest terminal towarowy. Wyrażenie terminal towarowy nie może być rozumiane zgodnie ze znaczeniem, jakie mu nadaje język powszechny (potoczny). Terminal towarowy - jako typ obiektu infrastruktury usługowej - powinien być rozumiany zgodnie z definicją legalną zawartą w ustawie o transporcie kolejowym. W słowniczku tej ustawy (art. 4 pkt 36c) terminal towarowy definiuje się jako obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów. Jest to dla określenia zakresu zwolnienia podatkowego bardzo istotna definicja.

Zawarte w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym wprowadzenie wskazuje, że zasadniczo usługi operatora obiektu infrastruktury usługowej (których realizacja

⁴ Zob. L.Etel, Czy zwalniając z podatku można zwiększyć wpływy do budżetów gmin z opodatkowania nieruchomości kolejowych? PPLiFS 2022/2.

⁵ Uzasadnienie do nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=1729>.

w obiekcie może uprawniać do zwolnienia z podatku) sprowadzają się do zapewnienia dostępu do obiektu przez dostęp do torów oraz do korzystania z usług, do których świadczenia dany obiekt został specjalnie przystosowany, tj. w przypadku terminala towarowego przede wszystkim do załadunku lub rozładunku wagonów⁶.

W pkt 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym określone zostały dalsze kategorie usług wykonywanych na rzecz przewoźników kolejowych (dodatkové i pomocnicze).

Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład takiego obiektu infrastruktury usługowej jak terminal towarowy będą mogły korzystać ze zwolnienia z podatku z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wyłącznie w części faktycznie zajętej na wykonywanie przez operatora obiektu ww. usług na rzecz przewoźników kolejowych. Jak już wskazywano warunkiem zwolnienia jest, aby dostęp udzielany był na zasadach określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym. W szczególności oznacza to, że:

- przeznaczenie obiektu do udostępniania przewoźnikom kolejowym powinno wynikać ze sporządzonego przez zarządzającego obiektem statutu,
- zakres i procedurę udostępniania obiektu określać powinien opracowany przez operatora regulamin obiektu,
- dostęp do obiektu powinien być przewoźnikom zapewniony na równych i niedyskryminujących zasadach (odmowa dostępu do obiektu może nastąpić z przyczyn określonych w ustawie),
- udostępnianie obiektu objęte jest nadzorem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który rozpatruje skargi przewoźników kolejowych na odmowę dostępu do obiektu i może wydać decyzję nakazującą operatorowi wprowadzenie zmian w regulaminie udostępniania obiektu,
- obiekt powinien być wpisany do rejestru obiektów infrastruktury usługowej prowadzonego przez Prezesa UTK.

Reasumując: zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych będzie mogło znaleźć zastosowanie w odniesieniu do terminala towarowego:

- tylko pod warunkiem pozytywnego zakończenia na szczeblu rządowym procedur notyfikacyjnych przed Komisją Europejską (najwcześniej od 1 stycznia 2024 r.),
- tylko w zakresie gruntów, budynków i budowli faktycznie zajętych na wykonywanie na rzecz przewoźników kolejowych określonych w ustawie o transporcie kolejowym usług związanych z dostępem do obiektu,
- i pod warunkiem udzielania przewoźnikom kolejowym dostępu do obiektu na sformalizowanych zasadach określonych w zgodnym z ustawą regulaminie.

Takiej wykładni dokonał również Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), który w swoim stanowisku dodatkowo wskazał na jej oczywistą konsekwencję: „w części, w której nieruchomość będzie przeznaczona na inną działalność gospodarczą niż działalność polegająca na udostępnianiu infrastruktury kolejowej lub świadczeniu usług w obiekcie infrastruktury usługowej, to taka nieruchomość nie będzie podlegała zwolnieniu od podatku od

⁶ Zob. art. 36a ustawy o transporcie kolejowym.

nieruchomości zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.”⁷

B.

Jeśli chodzi o drugie z możliwych do zastosowania w rozważanym przypadku zwolnień z podatku od nieruchomości, stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych obejmuje ono: *grunty inne niż określone m.in. w art. 7 ust. 1 pkt 1, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz położone na nich budynki i budowle - z wyjątkiem gruntów, budynków i budowli zajętych na prowadzenie działalności innej niż wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenie usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do tej ustawy.*

Obszar kolejowy to zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Z kolei droga kolejowa 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”.

Przytoczony przepis ustawy podatkowej czytany z uwzględnieniem wskazanych w nim odesłań do przepisów o transporcie kolejowym może budzić wątpliwości interpretacyjne. Zdaniem Prezesa UTK zwolnienie to może być stosowane w odniesieniu do gruntów, na których znajduje się droga kolejowa, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych oraz przewozu osób i rzeczy, w przypadku niespełniania przez przedmiotową infrastrukturę przesłanek pozostałych kolejowych zwolnień podatkowych. Jednocześnie w przypadku wykorzystywania gruntów, budynków lub budowli do działalności innej niż związanej z transportem kolejowym, ww. zwolnienie nie będzie mogło mieć zastosowania. Celem tego przepisu było zwolnienie z podatku gruntów, budynków i budowli, które nie są wykorzystywane do żadnej działalności, a są utrzymywane jako „rezerwa” gruntów, budynków i budowli na potrzeby rozwoju sektora kolejowego, w tym przyszłych inwestycji⁸.

Językowa wykładnia art. 7 ust. 1 pkt 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w zw. z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że teoretycznie możliwa jest sytuacja, w której zwolniona z podatku zostanie cała działka ewidencyjna gruntu (nieobjęta innymi zwolnieniami kolejowymi), jeżeli będzie na niej zlokalizowana droga kolejowa. Istotna w tym zakresie będzie interpretacja wyjątku od zwolnienia związanego z zajęciem gruntu (budynku, budowli) na prowadzenie „niekolejowej” działalności gospodarczej. Mając na uwadze wymóg ścisłej wykładni zwolnień podatkowych można przyjąć, że zajęcie danego przedmiotu opodatkowania (np. działki ewidencyjnej gruntu) w jakimkolwiek zakresie na „niekolejową” działalność gospodarczą będzie prowadzić do wyłączenia go ze zwolnienia. Konieczne jest w takim wypadku zidentyfikowanie konkretnych okoliczności świadczących o „zajęciu” gruntów, budynków i budowli na inną działalność gospodarczą. Lokowanie na obszarze kolejowym obiektów, które są przeznaczone do innych celów niż zarządzanie, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowej oraz przewóz osób i rzeczy transportem kolejowym (i świadczenie

⁷ Stanowisko Prezesa UTK w sprawie zwolnienia infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej z podatku od nieruchomości – po nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, pismo z 19.01.2023 r. (dostępne na stronie internetowej UTK).

⁸ Tak też: uzasadnienie do nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=1729>.

usług operatora obiektu infrastruktury usługowej) z zasady będzie oznaczać, że w danym przypadku zwolnienie z podatku nie znajdzie zastosowania.

Powtórzyć należy, że także w przypadku zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych przewidziano, że w odniesieniu do terminali towarowych będzie ono miało zastosowanie od 1 stycznia 2024 r.

Zakres opodatkowania zależy będzie od tego jak ostatecznie ukształtuje się stan faktyczny: czy powstały obiekt będzie obiektem infrastruktury usługowej wpisanym do właściwego rejestru, jakie elementy będą wchodziły w jego skład, a nadto jaki będzie zakres usług świadczonych przez ten obiekt na rzecz przewoźników kolejowych (jaka będzie treść stosownych regulaminów i statutów). Kwestie te mogą wymagać szczegółowej weryfikacji, którą w razie potrzeby organ podatkowy będzie mógł podjąć z uwzględnieniem procedur przewidzianych w Ordynacji podatkowej (od czynności sprawdzających po postępowanie podatkowe).

Zwolnieniu z podatku potencjalnie podlegać mogą grunty, budynki i budowle wchodzące w skład terminala towarowego, tj. służące bezpośrednio załadunkowi i wyładunkowi wagonów towarowych oraz integracji transportu kolejowego i drogowego. Co jednak istotne, uważa się, że wykracza poza te ramy działalność polegająca na składowaniu i magazynowaniu towarów. W uzasadnieniu do rządowego projektu ustawy wprowadzającej omawiane brzmienie przepisów wskazano: „Należy wyraźnie odróżnić inną działalność gospodarczą, jak chociażby magazynowanie czy składowanie towarów wykonywane na gruntach, w budynkach i budowlach w części zajętej na tę działalność, które nie będą podlegały zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, ponieważ nie jest to działalność gospodarcza na podstawie u.t.k. [ustawy o transporcie kolejowym], od działalności gospodarczej świadczonej np. za pośrednictwem terminali towarowych służących do załadunku i rozładunku pociągów towarowych. Terminal towarowy zgodnie z ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do u.t.k. [ustawy o transporcie kolejowym] stanowi obiekt infrastruktury usługowej. Należy podkreślić, że towar przewożony z punktu A do punktu B pociągiem towarowym udostępnioną linią kolejową wymaga załadunku w punkcie A i rozładunku w punkcie B. Projektowane przepisy zwalniają terminale towarowe – jako obiekty infrastruktury usługowej – z opodatkowania podatkiem od nieruchomości, ale wyłącznie w zakresie części przeznaczony do prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem usług przewoźnikom kolejowym.”⁹

Zaznaczyć trzeba, że zwolnienie z podatku dla nieruchomości kolejowych funkcjonuje od początku obowiązywania ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (1991), było wielokrotnie nowelizowane i w każdym brzmieniu budziło wątpliwości i było przedmiotem licznych sporów sądowych. Także w bieżącej wersji ostateczny zakres zwolnień podatkowych może ukształtować się dopiero w wyniku orzecznictwa sądowego.

II. Odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji:

1. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą grunty pod torami? Jeżeli podlegają one zwolnieniu z podatku od nieruchomości to w jakim zakresie? Czy zwolnione będą tylko grunty pod samymi torami (w rozstawie), czy również coś „na boki” (ile od osi toru), a może zwolniona będzie cała działka, na której umieszczone będą tory?”

⁹ Takie stanowisko przedstawił również Prezes UTK, a także prof. L. Etel (Czy zwalniając z podatku można zwiększyć wpływy do budżetów gmin z opodatkowania nieruchomości kolejowych? PPLiFS 2022/2).

Grunty pod torami będą mogły - jako część obiektu infrastruktury usługowej (terminala towarowego) - korzystać ze zwolnienia z podatku w zakresie faktycznie zajęтым przez tory (z zastrzeżeniem opisanych wyżej warunków). W pozostałym zakresie działka gruntu, na której umieszczone będą tory będzie mogła korzystać ze zwolnienia (jako obszar kolejowy) tylko wówczas gdy nie będzie zajęta na „niekolejową” działalność gospodarczą, tj. jeśli w ogóle nie będzie wykorzystywana w tej działalności gospodarczej. Faktyczne zajęcie działki na działalność niezwiązaną z załadunkiem / wyładunkiem wagonów i usługami świadczonymi w tym zakresie na rzecz przewoźników kolejowych (np. na działalność w zakresie składowania / magazynowania towarów) wykluczać będzie zastosowanie zwolnienia.

2. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowana będą grunty, przez które przeprowadzony zostanie rów odwadniający teren terminala? Jeżeli podlegają one zwolnieniu z podatku od nieruchomości to w jakim zakresie? Czy zwolnione będą tylko grunt pod samymi rowami, a może zwolniona będzie cała działka, na której umieszczony będzie rów odwadniający?”

Odpowiedź: Jeżeli rów odwadniający będzie - np. jako urządzenie - częścią obiektu infrastruktury usługowej służącego do załadunku i rozładunku wagonów (terminala towarowego), to grunt faktycznie przez ten rów zajęty będzie mógł korzystać ze zwolnienia z podatku. Sam rów nie kreuje obszaru kolejowego¹⁰, w związku z czym cała działka, przez którą taki rów przebiega nie może korzystać ze zwolnienia z podatku z tego tylko powodu.

3. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą grunty, na których umieszczone zostanie oświetlenie terminala? Jeżeli podlegają one zwolnieniu z podatku od nieruchomości to w jakim zakresie? Czy zwolnione będą tylko grunt pod samymi słupami oświetleniowymi, a może zwolniona będzie cała działka, na której umieszczone zostanie oświetlenie?”

Odpowiedź: Słupy oświetleniowe mogą stanowić urządzenia budowlane terminala towarowego rozumianego jako zespół obiektów służących do załadunku i rozładunku wagonów, w związku z czym zajęty przez nie grunt będzie potencjalnie mógł korzystać ze zwolnienia z podatku. Same słupy oświetleniowe nie są jednak urządzeniami przeznaczonymi do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy i nie wpływają na możliwość uznania działek gruntu, na których się znajdują jako obszaru kolejowego. Działka, na której znajduje się oświetlenie nie będzie zatem mogła korzystać w całości ze zwolnienia z podatku.

4. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą powierzchnie, na których ustawiane będą kontenery?”

Odpowiedź: Powierzchnie, na których będą ustawiane kontenery – w związku z załadunkiem i rozładunkiem wagonów – mogą stanowić część terminala towarowego, która będzie mogła korzystać ze zwolnienia z podatku.

¹⁰ Sam rów nie powoduje, że dany teren staje się obszarem kolejowym.

5. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą place manewrowe, po których będą poruszały się wózki lub inne urządzenia służące do rozładowywania kontenerów?”

Odpowiedź: Place manewrowe, po których będą poruszały się wózki lub inne urządzenia, jeżeli będą służyć załadunkowi / rozładunkowi wagonów (będą zlokalizowane przy torach), będą mogły potencjalnie korzystać ze zwolnienia z podatku jako część terminala towarowego.

6. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych przyjeżdżających do terminala po odbiór kontenerów lub dostarczających kontenery?”

Odpowiedź: Jeżeli miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych będą zlokalizowane bezpośrednio przy terenie, na którym odbywa się załadunek / rozładunek wagonów, wówczas mogą być uznane za służące „integracji różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów”, a tym samym mogą potencjalnie stanowić część terminala towarowego. Wątpliwe jest jednak, by w tym przypadku spełniony został warunek zwolnienia podatkowego związany z „zajęciem” przedmiotu opodatkowania wyłącznie na potrzeby świadczenia usług przez operatora obiektu na rzecz przewoźników kolejowych, skoro miejsca parkingowe z założenia będą wykorzystywane przez przewoźników drogowych.

7. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowane będą drogi wewnętrzne, po których będą poruszały się samochody celem wyjazdu na drogę publiczną?”

Odpowiedź: W przypadku dróg wewnętrznych można rozważać, czy i w jakim zakresie mogą one służyć „integracji różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów”, a tym samym stanowić część obiektu infrastruktury usługowej (terminala towarowego), do którego odnosi się zwolnienie podatkowe. Bez względu jednak na wynik tych ustaleń, podobnie jak w przypadku miejsc parkingowych, zastosowanie zwolnienia wykluczać będzie niespełnienie przesłanek związanych z „zajęciem” przedmiotu opodatkowania wyłącznie na potrzeby świadczenia usług przez operatora obiektu na rzecz przewoźników kolejowych. Drogi wewnętrzne służą bowiem przewoźnikom drogowym.

8. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowana będzie hala, do której wprowadzony będzie tor kolejowy? Jeżeli będzie zwolniona z podatku to w całości, czy tylko w części, którą zajmie tor?”

Odpowiedź: Hala, do której wprowadzony będzie tor kolejowy może stanowić część obiektu infrastruktury usługowej objętej zwolnieniem – wyłącznie w części zajętej przez tor kolejowy i wykorzystywanej do załadunku i rozładunku wagonów. Zwolniona będzie część, która będzie faktycznie wykorzystywana tylko do świadczenia przez operatora obiektu usług na rzecz przewoźników kolejowych na określonych wyżej zasadach (zgodnie z przepisami o transporcie kolejowym). Pozostała część hali będzie co do zasady opodatkowana jako budynek związany z prowadzeniem działalności gospodarczej.

9. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowana zostanie hala magazynowa wysokiego składowania, w której znajdzie się biuro firmy zarządzającej terminalem? Jeżeli będzie zwolniona z podatku to w całości, czy tylko w części zajmowanej przez biuro?”

Odpowiedź: Hala wysokiego składowania, w której znajdzie się biuro firmy zarządzającej terminalem, co do zasady powinna być w całości opodatkowana jako budynek związany z prowadzeniem działalności gospodarczej. Biura znajdujące się w hali wysokiego składowania co do zasady nie będą stanowiły części obiektu infrastruktury usługowej, zajętego wyłącznie na świadczenie usług na rzecz przewoźników kolejowych.

10. Pytanie: „w jaki sposób opodatkowana zostanie hala magazynowa wysokiego składowania, w której zadeklarowane zostanie składowania np.: kontenerów przywożonych pociągami do terminala?”

Aktualnie brak jest informacji i podstaw do analizy obejmującej potencjalne przyszłe decyzje jakie zostaną podjęte przez podatnika, a które będą mieć znaczenie dla jego sytuacji podatkowej (na gruncie podatku od nieruchomości). W tym zakresie wspomnieć należy, że deklaracje podatkowe każdorazowo podlegają czynnościom sprawdzającym na ogólnych zasadach. Z kolei jak to już wyjaśniano, działalność polegająca na składowaniu / magazynowaniu towarów nie jest uważana za uprawniającą do zwolnienia z podatku od nieruchomości.

11. Pytanie: „jeżeli, po ewentualnym zbyciu przez gminę działek będących obecnie działkami drogowymi, inwestor scali cały teren w jedną działkę ewidencyjną to czy zwolnieniu od podatku gruntowego będzie podlegała cała działka, na której znajdzie się choćby jeden element infrastruktury kolejowej (np.: tor)?”

Odpowiedź: W obecnym stanie prawnym (od 1 stycznia 2022 r.) scalenie działek nie będzie co do zasady wpływać na możliwość objęcia nowej (scalonej) działki w całości zwolnieniem z podatku. Grunt będzie zwolniony z podatku tylko w części, w jakiej będzie na nim usytuowany obiekt infrastruktury usługowej (terminal towarowy w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym), i tylko w części zajętej wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu. W określonej sytuacji scalone działki mogłyby korzystać w całości ze zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych - gdyby stanowiły obszar kolejowy i jednocześnie w ogóle nie były wykorzystywane w „niekolejowej” działalności gospodarczej (obejmującej świadczenie określonych usług przez operatora obiektu na rzecz przewoźników kolejowych).

Z poważaniem


WÓJT
Grzegorz Wojtara