

Rodzaj dokumentu	Interpretacja indywidualna
Sygnatura	DFP-Fn-I.3120.6.7.2019
Data	2019-12-09
Autor	Prezydent Miasta Łodzi
Temat	Zwolnienie z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej
Słowa kluczowe	podatek od nieruchomości, infrastruktura kolejowa

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Prezydent Miasta Łodzi działając na podstawie przepisu art. 14j § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t.j. Dz. U. z 2019 poz. 900 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 26 sierpnia 2019 r. (data wpływu 12 września 2019 r.) w sprawie wydania indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości

postanawia

uznać, że na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.) w związku z art. 4 pkt 1 i załącznikiem nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.), stanowisko przedstawione we wniosku w zakresie zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości od dnia 1 maja 2019 r. hal wyposażonych w suwnice pełniące funkcje załadunkową, przez które przebiegają tory kolejowe połączone z bocznica kolejową, wraz z działkami, na których te hale się znajdują – jest **nieprawidłowe**.

UZASADNIENIE

W dniu 12 września 2019 r. do Wydziału Finansowego Urzędu Miasta Łodzi wpłynął wniosek z dnia 26 sierpnia 2019 r. o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego, tj. art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.) w sprawie zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

We wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny.

Spółka jest użytkownikiem wieczystym gruntów położonych w Łodzi przy ul., w skład których wchodzi działki nr, dla której to nieruchomości prowadzona jest księga wieczysta nr, oraz właścicielem posadowionych na tym gruncie budynków i budowli. Przez działki nr przebiegają tory kolejowe do bocznic, która wraz z infrastrukturą towarzyszącą tworzy terminal kolejowy. Na tych działkach znajdują się również trzy hale wyposażone w suwnice pełniące funkcje ramp towarowych wraz z drogami dowozu i odwozu do dróg publicznych oraz drogi technologiczne. Począwszy od 1 maja 2019 r. Spółka udostępnia terminal

przewoźnikom kolejowym, co nadało terminalowi cechy dostępności dla innych uczestników ruchu kolejowego.

W związku z powyższym Wnioskodawca zadał następujące pytanie dotyczące stanu faktycznego.

Czy trzy hale znajdujące się przy ul. wyposażone w suwnice i pełniące funkcje załadunkowe / ramp, przez które przebiegają tory kolejowe połączone z boczną kolejową, położone na działkach, przez które przebiegają tory kolejowe stanowiące element terminala towarowego, wraz z działkami, na których te hale / rampy się znajdują, począwszy od 1 maja 2019 r. są zwolnione z podatku od nieruchomości?

Stanowisko Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej stanu faktycznego.

W ocenie Spółki zarówno hale wyposażone w suwnice, przez które przebiegają tory kolejowe, pełniące funkcję załadunkową / ramp, jak i działki gruntu nr, przez które przebiegają tory kolejowe, zwolnione są od 1 maja 2019 r. z podatku od nieruchomości.

Stosownie do art. 7 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym. Infrastrukturą kolejową zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym są elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy. W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic 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 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 jezdnyymi, 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.

Tak opisana infrastruktura kolejowa, która jest częścią terminala towarowego prowadzonego przez Spółkę, począwszy od 1 maja 2019 r. została udostępniona innym przewoźnikom.

Z powyższego wynika, iż hale wyposażone w suwnice pełniące funkcję załadunkową / ramp, przez które przebiegają tory kolejowe prowadzące do bocznic w ramach terminala towarowego udostępnianego innym przewoźnikom jako wskazane powyżej elementy infrastruktury kolejowej zwolnione są z podatku od nieruchomości od dnia 1 maja 2019 r. Podobnie działki gruntu, przez które przebiegają tory kolejowe prowadzące do bocznic w ramach terminala towarowego o nr ewidencyjnych 47/15, 47/16 i 47/17 zwolnione są od dnia 1 maja 2019 r. z podatku od nieruchomości.

Prezydent Miasta Łodzi uznał, że na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.) w związku z art. 4 pkt 1 i załącznikiem nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.), stanowisko przedstawione we wniosku w zakresie zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości od dnia 1 maja 2019 r. hal wyposażonych w suwnice pełniące funkcje załadunkową, przez które przebiegają tory kolejowe połączone z bocznicą kolejową, wraz z działkami, na których te hale się znajdują – jest nieprawidłowe.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.; zwanej dalej u.p.o.l.), w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r., wprowadzonym na podstawie art. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), 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.

Powyższy przepis wskazuje, że zwolnieniu z podatku od nieruchomości podlegają elementy infrastruktury kolejowej, które muszą spełniać co najmniej jeden z trzech warunków wymienionych w ww. lit. a-c.

W celu ustalenia zakresu przedmiotowego powyższego zwolnienia konieczne jest odniesienie się do przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.; zwanej dalej u.t.k.).

W świetle art. 4 pkt 1 u.t.k. poprzez **infrastrukturę kolejową** należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy, zgodnie z którym w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic 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 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 jezdni, 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.

W art. 4 pkt 10 u.t.k. zdefiniowane zostało również pojęcie **bocznic kolejowej**, poprzez które należy rozumieć wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową, połączoną bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służącą do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

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 (art. 4 pkt 1a u.t.k.). **Linia kolejowa** to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (art. 4 pkt 2 u.t.k.). **Sieć kolejowa** to układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury (art. 4 pkt 4 u.t.k.).

Zgodnie ze stanem faktycznym przedstawionym we wniosku Spółka posiada działki nr, położone w Łodzi przy ul., przez które przebiegają tory kolejowe do bocznic tworzącej wraz z infrastrukturą towarzyszącą terminal kolejowy, który został udostępniony innym przewoźnikom w dniu 01.05.2019 r. Na tych działkach znajdują się również trzy hale wyposażone w suwnice, które pełnią funkcje załadunkowe wraz z drogami dowozu i odwozu do dróg publicznych.

W świetle art. 7 ust. 1 u.p.o.l. zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów

o transporcie kolejowym, pod warunkiem że spełniają jedną z trzech przesłanek wskazanych w tym przepisie. W celu dokonania prawidłowej interpretacji art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w związku z art. 4 pkt 1 i załącznikiem nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, w pierwszej kolejności należy ustalić znaczenie pojęcia budynek i budowla oraz jaki rodzaj obiektu budowlanego stanowią hale wyposażone w suwnice pełniące funkcje załadunkowe (utożsamiane przez Wnioskodawcę z rampą towarową), a jaki rodzaj obiektu budowlanego stanowi rampa towarowa, o której mowa w załączniku nr 1 pkt 7 do ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 1a ust. 1 pkt 1 u.p.o.l. **budynek** to obiekt budowlany w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach. Natomiast zgodnie z art. 1a ust. 1 pkt 2 u.p.o.l. pod pojęciem **budowli** należy rozumieć obiekt budowlany w rozumieniu przepisów prawa budowlanego niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, a także urządzenie budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego związane z obiektem budowlanym, które zapewnia możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem.

Powyższe definicje w zakresie określenia przedmiotów opodatkowania zawierają odesłanie do pojęcia obiektu budowlanego w rozumieniu przepisów prawa budowlanego. Pojęcie **obektu budowlanego** zostało zdefiniowane w art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1186 z późn. zm.) jako budynek, budowla bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych.

W myśl art. 3 pkt 3 ustawy Prawo budowlane **budowlą** jest każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, jak: obiekty liniowe, lotniska, mosty, wiadukty, estakady, tunele, przepusty, sieci techniczne, wolno stojące maszty antenowe, wolno stojące trwale związane z gruntem tablice reklamowe i urządzenia reklamowe, budowle ziemne, obronne (fortyfikacje), ochronne, hydrotechniczne, zbiorniki, wolno stojące instalacje przemysłowe lub urządzenia techniczne, oczyszczalnie ścieków, składowiska odpadów, stacje uzdatniania wody, konstrukcje oporowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, sieci uzbrojenia terenu, budowle sportowe, cmentarze, pomniki, a także części budowlane urządzeń technicznych (kotłów, pieców przemysłowych, elektrowni jądrowych, elektrowni wiatrowych i innych urządzeń) oraz fundamenty pod maszyny i urządzenia, jako odrębne pod względem technicznym części przedmiotów składających się na całość użytkową. Natomiast w myśl art. 3 pkt 9 ustawy Prawo budowlane **urządzenia budowlane** to urządzenia techniczne związane z obiektem budowlanym, zapewniające możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, jak przyłącza i urządzenia instalacyjne, w tym służące oczyszczaniu lub gromadzeniu ścieków, a także przejazdy, ogrodzenia, place postojowe i place pod śmietniki.

Kategorie obiektów budowlanych podlegających regulacjom prawa budowlanego zostały wymienione wprost w załączniku do ustawy Prawo budowlane, który w ramach kategorii IV wyróżnia elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy.

Również w załączniku nr 1 pkt 7 do ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca jako element infrastruktury kolejowej wymienił rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych, 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.

Ani ustawa o podatkach i opłatach lokalnych, ani ustawa o transporcie kolejowym, ani ustawa Prawo budowlane nie definiuje pojęcia rampy, w związku z czym należy posłużyć się wykładnią literalną i dokonać interpretacji pojęcia „rampa” w oparciu o gramatyczne

brzmienie pkt 7 załącznika nr 1 u.t.k., uwzględniając przyjęte w języku polskim znaczenie słowa „rampa”. Przepisy określające zwolnienia podatkowe nie powinny być poddawane ani wykładni rozszerzającej, ani zawężającej i co do zasady powinna być stosowana wykładania literalna. W Słowniku języka polskiego pojęcie „rampa” określone jest jako «pomost ułatwiający rozładunek i załadunek pojazdów, np. na stacjach kolejowych» (<https://sjp.pwn.pl/slowniki/rampa.html>).

Istotne znaczenie dla interpretacji pojęcia „rampa” mają również normy branżowe, w świetle których „rampa kolejowa” to «budowla równoległa lub prostopadła, względnie równoległa i jednocześnie prostopadła do osi toru, wykonana z zachowaniem budowlanej skrajni kolejowej, umożliwiająca bezpośredni załadunek i wyładunek z wagonów i do wagonów». Wśród ramp wyróżnia się rampy towarowe służące do załadowania, wyładowania, przeładowania oraz czasowego przetrzymywania różnego rodzaju ciężkich przesyłek (norma branżowa budownictwa kolejowego BN-65/9310-01 „Rampy kolejowe. Określenia i podział”, Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego).

Pomocniczo należy odnieść się również do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.), w świetle którego rampa stanowi budowlę kolejową (§ 3 pkt 1). Stacje, na których dokonuje się odprawy towarów, powinny być wyposażone co najmniej w plac ładunkowy, rampę ładunkową oraz magazyn, a ponadto, w zależności od zakresu i wielkości prac przewozowych, mogą być wyposażane w urządzenia przeładunkowe stacjonarne i ruchome oraz inne urządzenia i obiekty niezbędne dla wykonywania specjalistycznych czynności przeładunkowych (§ 104 ust. 2). Rampy ładunkowe powinny być przeznaczone do przeładunku ciężkich przedmiotów, pojazdów, maszyn i urządzeń oraz żywego inwentarza. W zależności od przeznaczenia rozróżnia się rodzaje ramp: 1) jednostronne – z krawędzią przy torze i pochylnią wjazdową o pochyleniu 1:5 i minimalnej szerokości drogi ładunkowej na powierzchni rampy 4 m; rampa jednostronna powinna mieć pochylenie 5% od krawędzi w stronę pochylni; 2) dwustronne – z krawędziami po obu stronach i drodze ładunkowej o minimalnej szerokości 4 m; 3) przymagazynowe – gdzie przeładunku dokonuje się w relacji wagon – magazyn (§ 106 ust. 1 i 4).

W świetle wykładni językowej rampa towarowa, o której mowa w pkt 7 załącznika nr 1 u.t.k., stanowi budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej.

Tymczasem z wniosku o wydanie indywidualnej interpretacji podatkowej wynika, że Spółka posiada trzy hale wyposażone w suwnice, które pełnią funkcje załadunkowe, wraz z drogami dowozu i odwozu do dróg publicznych. Hale wyposażone w suwnice pełniące funkcje załadunkowe, utożsamiane przez Wnioskodawcę z rampą towarową, stanowią de facto budynki, w których dokonywany jest załadunek towarów, a zatem hale te nie stanowią budowli w postaci ramp towarowych, a jedynie w ich wnętrzu znajdują się urządzenia, które można zakwalifikować jako rampy towarowe. W przypadku gdy budowle znajdują się wewnątrz budynku, opodatkowaniu podlega budynek, natomiast budowle są wówczas wyłączone z opodatkowania.

Należy zwrócić uwagę na wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 13 grudnia 2017 r. sygn. akt SK 48/15, w świetle którego „art. 1a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych w zakresie, w jakim umożliwia uznanie za budowlę obiektu budowlanego, który spełnia kryteria bycia budynkiem, przewidziane w art. 1a ust. 1 pkt 1 powołanej ustawy, jest niezgodny z zasadą szczególnej określoności regulacji daninowych, wywodzoną z art. 84 w związku z art. 217, w związku z art. 64 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej”. W przekonaniu Trybunału „na gruncie prawa budowlanego, jak i na gruncie ustawy o podatkach lokalnych żaden budynek nie może być jednocześnie budowlą, a żadna budowla nie może być jednocześnie budynkiem, przy czym

pierwszeństwo ma zawsze kwalifikacja danego obiektu jako budynku. Określenie relacji istniejącej pomiędzy omawianymi pojęciami posiada zasadnicze znaczenie w kontekście podatku od nieruchomości. Z jednej strony uznanie pewnych obiektów za budynki lub budowle decyduje niekiedy o tym, czy są one w ogóle przedmiotem owego podatku, z drugiej zaś pozwala ustalić jego podstawę (...) Definicja pojęcia budowli, zawarta zarówno w prawie budowlanym, jak i w ustawie o podatkach lokalnych, przewiduje jednoznacznie, że budowlą jest obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury. Oznacza to, iż najpierw trzeba ustalić, czy dany obiekt należy zakwalifikować jako budynek albo obiekt małej architektury, a dopiero później można rozważać jego kwalifikację jako budowli”.

Pojęcie infrastruktury kolejowej, zgodnie z brzmieniem art. 4 pkt 1 i załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, obejmuje wyłącznie rampy towarowe stanowiące budowle, natomiast nie obejmuje swoim zakresem budynków, w których znajdują się rampy towarowe lub urządzenia pełniące funkcje podobne do ramp towarowych. Nie jest dozwolone stosowanie wykładni rozszerzającej pojęcia „rampa towarowa” i objęcie nim również budynków wyposażonych w urządzenia spełniające funkcję załadunkową. Wobec powyższego trzy hale wyposażone w suwnice pełniące funkcję załadunkową, przez które przebiegają tory kolejowe połączone z bocznicą kolejową, nie podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w związku z art. 4 pkt 1 i załącznikiem nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym.

Działki gruntu, na których znajdują się hale wyposażone w suwnice pełniące funkcję załadunkową, również nie podlegają zwolnieniu z podatku od nieruchomości z tytułu posadowienia na nich ww. hal. Jednak w przypadku gdy na działkach gruntu znajdują się budowle spełniające definicję infrastruktury kolejowej wskazanej w pkt 1 – 11 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym (w tym m.in. tory kolejowe, obrotnice i przesuwnice, podtorze, obiekty inżynieryjne, nastawnie i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, perony, drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, przejazdy kolejowo-drogowe, systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego), tworzące bocznice kolejową, która jest udostępniana innym przewoźnikom kolejowym, działki te będą podlegały przedmiotowemu zwolnieniu.

Interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego w dacie wydania interpretacji.

Na niniejszą interpretację stronie przysługuje prawo do wniesienia skargi z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi, ul. Piotrkowska 135, 90 – 434 Łódź, w dwóch egzemplarzach, w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji (art. 53 § 1 i art. 47 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi; t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2325 z późn. zm.). Skargę wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie lub bezczynność są przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ww. ustawy) na adres Urzędu Miasta Łodzi, Departament Finansów Publicznych, Wydział Finansowy, ul. Sienkiewicza 5, 90 – 113 Łódź.