

- „infrastruktura kolejowa” i „obiekt infrastruktury usługowej” a zakres zwolnienia kolejowego - Paweł Rosiński (ICT)

Wyrok WSA w Lublinie z 12 października 2022 r., I SA/Lu 300/22

- 1. stanowisko [...] zakładające rozłączność pojęć: "infrastruktura kolejowa" i "infrastruktura usługowa" jest błędne.**
- 2. w terminalach towarowych, które to terminale zgodnie pkt 2. załącznika 2. do u.t.k., są obiektami infrastruktury usługowej, mogą znajdować się obiekty infrastruktury kolejowej.**
- 3. Zaliczenie terminala przeładunkowego nie wyklucza zaliczenia jakichkolwiek jego elementów do infrastruktury kolejowej i objęcia jej zwolnieniem podatkowym, pod warunkiem udostępniania jej przewoźnikom kolejowym (teza nr 3 nie jest wprost cytatem z wyroku)**

Najważniejsze fragmenty uzasadnienia wyroku

Analiza przytoczonych przepisów wskazuje, zdaniem Sądu, że stanowisko organów podatkowych zakładające rozłączność pojęć: "infrastruktura kolejowa" i "infrastruktura usługowa" jest błędne. Zauważyć bowiem należy, że zgodnie z brzmieniem punktu 7. w załączniku nr 1 do u.t.k., wymieniającego obiekty zaliczane do infrastruktury kolejowej, do tej infrastruktury zalicza się rampy towarowe, w tym – co trzeba podkreślić - w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych. Już z tego przepisu *expressis verbis* wynika, że w terminalach towarowych, które to terminale zgodnie pkt 2. załącznika 2. do u.t.k., są obiektami infrastruktury usługowej, mogą znajdować się obiekty infrastruktury kolejowej. Ponadto z pkt 1 lit. a) w ustępie 3. załącznika nr 2 do u.t.k., wymieniającego usługi, których świadczenie, zgodnie z treścią art. 4 pkt 51 powołanej ustawy powoduje zaliczenie służących do tego obiektów budowlanych wraz z gruntem, na którym są usytuowane, oraz instalacjami i urządzeniami, do infrastruktury usługowej zalicza dostarczanie prądu trakcyjnego. Jak wiadomo powszechnie prąd trakcyjny dostarczany jest za pomocą sieci trakcyjnej oraz szyn torów. Jeśli więc by przyjąć jako trafne stanowisko organów podatkowych, że obiekty infrastruktury usługowej nie mogą być zaliczane do infrastruktury kolejowej, to nie można by zaliczać do infrastruktury kolejowej zelektryfikowanych linii kolejowych, tj. wyznaczonych przez zarządcę infrastruktury dróg kolejowych przystosowanych do prowadzenia ruchu pociągów. Taka wykładnia prowadziłaby do wniosków absurdalnych. Na nietrafność stanowiska organów wskazuje także treść pisma Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 czerwca 2022 r. objętego wnioskiem skarżącej o przeprowadzenie dowodu z dokumentu na podstawie art. 106 § 3 p.p.s.a. Wynika z niego, że infrastruktura kolejowa może być częścią infrastruktury usługowej. W tym miejscu dodać można, że Sąd odmówił przeprowadzenia dowodu z dołączonego do skargi wydruku artykułu naukowego, ponieważ nie ma on cech dokumentu w rozumieniu powołanego wyżej przepisu p.p.s.a [...]

Zaznaczyć jednocześnie trzeba, że wprawdzie zgodnie z treścią pkt 12 załącznika nr 1 do u.t.k., w skład infrastruktury kolejowej wchodzi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11. Trzeba mieć jednak na względzie, że zgodnie z art. 4 pkt 51 u.t.k., obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym – co trzeba podkreślić – obiekt ten 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. Z zestawienia tych regulacji wynika, że w razie stwierdzenia, iż na działkach ewidencyjnych zaliczonych do infrastruktury kolejowej ze względu na pierwszą z powołanych regulacji, usytuowane byłyby obiekty

infrastruktury usługowej niebędące elementami infrastruktury kolejowej, grunt na których były one usytuowane nie zaliczały się do infrastruktury kolejowej.[...]

mając na uwadze charakter dyrektywy jako źródła prawa pochodnego UE, będącego instrumentem harmonizacji regulacji prawnej państw członkowskich w danej dziedzinie oraz zasadniczy cel harmonizacji przeprowadzanej tą dyrektywą, jakim jest zapewnienie powszechnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym prywatnych linii i bocznic, nie można na podstawie jej przepisów ograniczać zakresu zwolnień podatkowych wynikających z powołanych wyżej regulacji prawa krajowego. [...]

organy w wyniku błędnej wykładni wskazanych wyżej przepisów prawa materialnego nie oparły swoich rozstrzygnięć na wyczerpująco zebranych i rozpatrzonym materiale dowodowym. Błędnie uznały bowiem, że o braku możliwości zastosowania zwolnienia podatkowego decyduje zaliczenie terminala przeładunkowego należącego do skarżącej, jako terminala kolejowego, do obiektów infrastruktury usługowej, co zdaniem organów wykluczało zaliczenie jakichkolwiek jego elementów do infrastruktury kolejowej, która pod warunkiem udostępniania jej przewoźnikom kolejowym, objęta jest zwolnieniem.

Wyroki powiązane

Brak. Wyrok WSA w Lublinie ma charakter precedensowy w omawianym zakresie.

Przepisy

Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. (tj. Dz. U. 2017. poz. 1785, stan prawny na 2017 rok)

Art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a

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

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. 2023. poz. 602)

Art. 4 pkt 1

infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;

Załącznik nr 1

WYKAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

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 inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych,

urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;

- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

Art. 4 pkt 51

obiekt infrastruktury usługowej – 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;

ust. 2 i 3 załącznika nr 2

2. Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

- 1) stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;
- 2) terminal towarowy;
- 3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
- 4) tory postojowe;
- 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
- 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
- 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
- 8) instalacje pomocnicze;
- 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach

3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

- 1) usługi dodatkowe:
 - a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną,
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
 - c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,
 - d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:

– przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,

– opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

2) usługi pomocnicze:

- a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
- b) dostarczanie informacji uzupełniających,
- c) rewizja techniczna taboru,
- d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
- e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza

Bibliografia

1. Trela M. (red.), Wajda P., (red.), Wierzbowski M. (red.) i inni, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, WKP 2022.
2. K. B. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, C. H. Beck Warszawa 2019 r.

Główne problemy

1. Czy pojęcia „infrastruktura kolejowa” i „obiekt infrastruktury kolejowej” są rozłączne, tj. czy obiekty infrastruktury usługowej nie mogą być zaliczone do (obiektów) infrastruktury kolejowej?
2. Czy infrastruktura kolejowa może być częścią obiektu infrastruktury usługowej?
3. Czy wpis danego obiektu budowlanego do rejestru obiektów infrastruktury usługowej wyklucza zaliczenie jakichkolwiek jego elementów do infrastruktury kolejowej i tym samym uniemożliwia zastosowanie tzw. zwolnienia kolejowego w stanie prawnym w latach 2017-2021?
4. Czy terminale towarowe i inne obiekty infrastruktury usługowej mogły podlegać tzw. zwolnieniu kolejowemu w podatku do nieruchomości przed jego nowelizacją, tj. w stanie prawnym przed dniem 1 stycznia 2022 r?