



Data: 12 sierpnia 2024 r.

Nasz znak: D.310.2.2024.MM

Dotyczy: wniosku o udzielenie interpretacji

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Na podstawie art. 13 § 1 pkt 1, art. 14j § 1 i § 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2023 r. poz. 2383 z późn. zm.)

stwierdzam

że stanowiska Wnioskodawcy przedstawione we wniosku z dnia 28 maja 2024 r. (data wpływu 11 czerwca 2024 r.) o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie stosowania zwolnień od podatku od nieruchomości wynikających z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 1c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 70) **są nieprawidłowe – z uwagi na naruszenie przepisów dotyczących udzielania pomocy publicznej.**

UZASADNIENIE

W dniu 11 czerwca 2024 r. wpłynął do tutejszego organu wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej w zakresie stosowania zwolnień od podatku od nieruchomości wynikających z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 1c ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 70).

We wniosku przedstawiono następujący opis stanu faktycznego, będącego przedmiotem interpretacji:

Wnioskodawca (...) jest spółką akcyjną, opodatkowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej podatkiem dochodowym od osób prawnych od całości osiągniętych dochodów. Rok podatkowy Spółki jest tożsamy z rokiem kalendarzowym. Spółka jest zarejestrowanym polskim podatnikiem VAT czynnym. Jedynym akcjonariuszem Spółki jest Skarb Państwa (100% udział w kapitale zakładowym). Spółka (...) powstała w 2001 r. w ramach restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...) - mocą ustawy z dnia 08.09.2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2024 r. poz. 561, zew zm.); dalej jako ustawa o PKP.

Zgodnie ze statutem (...), przedmiot działalności Spółki obejmuje:

- 1) działalność firm centralnych (head offices) i holdingów z wyłączeniem holdingów finansowych (PKD 70.10.Z),
- 2) wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi (PKD 68.20.Z),
- 3) kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek (PKD 68.10.Z),
- 4) zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie (PKD 68.32.Z),
- 5) pośrednictwo w obrocie nieruchomościami (PKD 68.31 .Z),
- 6) działalność usługowa wspomagająca transport lądowy (PKD 52.21 .Z),
- 7) roboty związane z budową dróg szynowych i kolei podziemnej (PKD 42.12.Z),
- 8) realizacja projektów budowlanych związanych ze wznoszeniem budynków (PKD 41.10.Z),
- 9) roboty budowlane związane ze wznoszeniem budynków mieszkalnych i niemieszkalnych (PKD 41.20.Z),
- 10) roboty związane z budową mostów i tuneli (PKD 42.13.Z),
- 11) przygotowanie terenu pod budowę (PKD 43.12 .Z),
- 12) rozbiórka i burzenie obiektów budowlanych (PKD 43.11 .Z),

- 13) działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne (PKD 71.12.Z),
- 14) praktyka lekarska ogólna (PKD 86.21 .Z),
- 15) pozostała działalność w zakresie opieki zdrowotnej, gdzie indziej niesklasyfikowana (PKD 86.90.E),
- 16) badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych (PKD 72.19.Z),
- 17) działalność archiwów (PKD 91.01.B),
- 18) pozostała finansowa działalność usługowa, gdzie indziej niesklasyfikowana, z wyłączeniem ubezpieczeń i funduszy emerytalnych (PKD 64.99.Z),
- 19) działalność związaną z zarządzaniem funduszami (PKD 66.30.Z),
- 20) obiekty noclegowe turystyczne i miejsca krótkotrwałego zakwaterowania (PKD 55.20.Z),
- 21) pozostałe zakwaterowanie (PKD 55.90.Z),
- 22) magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów (PKD 52.10.B),
- 23) demontaż wyrobów zużytych (PKD 38.31 .Z),
- 24) sprzedaż hurtowa odpadów i złomu (PKD 46.77.Z),
- 25) wynajem i dzierżawa samochodów osobowych i furgonetek (PKD 77.11 .Z),
- 26) wynajem i dzierżawa pozostałych pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli (PKD 77.12.Z),
- 27) działalność związana z organizacją targów, wystaw i kongresów (PKD 82.30.Z),
- 28) badanie rynku i opinii publicznej (PKD 73.20.Z.),
- 29) działalność agencji reklamowych (PKD 73.11 .Z),
- 30) pobór, uzdatnianie i dostarczanie wody (PKD 36.00.Z),
- 31) odprowadzanie i oczyszczanie ścieków (PKD 37.00.Z),
- 32) pozostałe drukowanie (PKD 18.12.Z),
- 33) dzierżawa własności intelektualnej i podobnych produktów, z wyłączeniem prac chronionych prawem autorskim (PKD 77.40.Z),
- 34) wykonywanie pozostałych robót budowlanych wykończeniowych (PKD 43.39.Z),
- 35) niespecjalistyczne sprzątanie budynków i obiektów przemysłowych (PKD 81.21 .Z),
- 36) działalność związana z doradztwem w zakresie informatyki (PKD 62.02.Z),
- 37) przetwarzanie danych; zarządzanie stronami internetowymi (hosting) i podobna działalność (PKD 63.11.Z),
- 38) pozostała działalność usługowa w zakresie informacji, gdzie indziej niesklasyfikowana (PKD 63.99.Z),
- 39) pozostałe pośrednictwo pieniężne (PKD 64.19.Z),
- 40) pozostałe formy udzielania kredytów (PKD.64.92.Z),
- 41) działalność rachunkowo-księgowa; doradztwo podatkowe (PKD 69.20.Z),
- 42) pozostałe doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania (PKD 70.22.Z),
- 43) pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, gdzie indziej niesklasyfikowana (PKD 74.90.Z),
- 44) działalność świadczona przez agencje inkasa i biura kredytowe (PKD 82.91 .Z),
- 45) działalność wspomagająca edukację (PKD 85.60.Z),
- 46) sprzedaż detaliczna prowadzona przez domy sprzedaży wysyłkowej lub Internet (47.91 .Z),
- 47) pozostała sprzedaż detaliczna prowadzona w niewyspecjalizowanych sklepach (47.19.Z),
- 48) sprzedaż detaliczna pozostałych nowych wyrobów prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach (47.78.Z),
- 49) działalność w zakresie architektury (71.11 Z),

- 50) działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne (71.12.Z),
- 51) drukowanie gazet (PKD 18.11.Z),
- 52) działalność usługowa związana z przygotowaniem do druku (PKD 18.13.Z),
- 53) introligatorstwo i podobne usługi (PKD 18.14.Z),
- 54) reprodukcja zapisanych nośników informacji (PKD 18.20.Z),
- 55) wydawanie czasopism i pozostałych periodyków (PKD 58.14.Z),
- 56) pozostała działalność wydawnicza (PKD 58.19.Z).

W ujęciu ogólnym działalność Spółki koncentruje się przede wszystkim na dwóch obszarach: zarządzania majątkiem oraz nadzoru właścicielskiego nad spółkami, w których akcje/udziały posiada (...).

W zakresie zarządzania majątkiem, zaznaczyć należy, iż (...) jest jednym z największych posiadaczy nieruchomości w Polsce. Nieruchomości, których posiadaczem jest Wnioskodawca, w zależności od konkretnego przypadku, stanowią jego własność albo prawo użytkowania wieczystego lub też Spółka jest w ich posiadaniu w związku z niezakończonym procesem uwłaszczenia nieruchomości. Majątek Spółki stanowią zarówno obiekty pełniące funkcje związane z transportem i obsługą podróżnych, jak i nieruchomości strictly komercyjne. (...) prowadzi aktywne działania jako zarządca, polegające m.in. na inicjowaniu inwestycji oraz szukaniu sposobów optymalnego zagospodarowania kolejowych gruntów. Spółka w ramach prowadzonej działalności gospodarczej realizuje liczne przedsięwzięcia inwestycyjne, m.in. polegające na przebudowie dworców kolejowych i infrastruktury im towarzyszącej. Spółka realizuje szeroko zakrojony program modernizacji dworców, którego celem jest dostosowanie ich do potrzeb zarówno podróżnych, jak i lokalnych społeczności. Na skutek przeprowadzonych inwestycji na powstałych dworcach kolejowych oraz infrastrukturze towarzyszącej powstają strefy związane z obsługą podróżnych, czy strefy komercyjne. Powyższe działania podejmowane przez Wnioskodawcę pełnią także funkcje społeczne i miastotwórcze.

W ramach modernizacji wdrażane będą innowacyjne rozwiązania techniczne i architektoniczne. Realizując inwestycje usprawniające rozwój polskiego transportu (m.in. w zakresie tworzenia węzłów przesiadkowych, integrujących kolej z innymi środkami komunikacji). (...) zamierza ściśle współpracować ze wszystkimi podmiotami mającymi związek z ww. obszarem, tj. z samorządami oraz innymi spółkami kolejowymi.

Natomiast w zakresie pełnienia nadzoru właścicielskiego i w obszarze sprawowania kontroli nad spółkami, których akcje/udziały posiada (...), uwaga skierowana jest na efektywny nadzór i koordynację trwających procesów restrukturyzacyjnych, do których realizacji (...) została zobowiązana w sposób szczególny (jako następcą prawny (...)).

Podkreślenia wymaga, że na podstawie ustawy o PKP (jednocześnie w wykonaniu obowiązków z niej wynikających) w 2001 r. ze struktur (...) zostały wyodrębnione podmioty tworzące obecnie (...), powołane do prowadzenia działalności w zakresie:

- kolejowych przewozów pasażerskich, tj. (...),
- kolejowych przewozów towarowych, tj. (...),
- zarządzania liniami kolejowymi, tj. (...),
- zarządzania lokalnymi liniami kolejowymi i prowadzenia na nich przewozów, tj. (...) i (...) (w zakresie przewozów pasażerskich) oraz (...) (w zakresie przewozów towarowych),
- wspomagania działalności podstawowej, tj. (...).

Ww. nazwy utworzonych na podstawie ustawy o PKP spółek kolejowych stanowią nazwy zgodne z nazwami funkcjonującymi aktualnie.

W następstwie utworzenia ww. spółek, ustawa o PKP zobowiązała Wnioskodawcę do wyposażenia tych spółek (w tym (...)) w majątek niezbędny do prowadzenia ich zasadniczej działalności (zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy o PKP).

W dniu 1 lutego 2011 r. w Krajowym rejestrze Sądowym dokonano wpisu (...), które jest spółką córką (...) ((...)) posiada 100% udziałów nowopowstałej spółki). Zgodnie z treścią wpisu z dnia 19 maja 2019 r. nazwa spółki (...) uległa zmianie na (...) (dalej jako „(...)”).

Zgodnie z informacjami wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym przeważająca działalność gospodarczą jaką prowadzi (...) została określona jako „52, 24, c, przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych”.

Przedmiotem pozostałej działalności (...) jest:

- 1) 33,12, z, naprawa i konserwacja maszyn;
- 2) 33, 19, z, naprawa i konserwacja pozostałego sprzętu i wyposażenia;
- 3) 38, 31, z, demontaż wyrobów zużytych;
- 4) 52, 10, a, magazynowanie i przechowywanie paliw gazowych;
- 5) 52, 10, b, magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów;
- 6) 52, 21, z, działalność usługowa wspomagająca transport lądowy;
- 7) 68, 20, z, wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi;
- 8) 77, 39, z, wynajem i dzierżawa maszyn, urządzeń oraz dóbr materialnych, gdzie indziej niesklasyfikowane;
- 9) 47, 77, z, sprzedaż hurtowa odpadów i złomu.

Mając na uwadze powyższe (...) należy uznać za operatora obiektu infrastruktury usługowej.

Wnioskodawca oraz (...) w dniu 28 lipca 2022 r. podpisali umowę dzierżawy nieruchomości położonej w (...) nr (...) (dalej jako „Umowa”), na podstawie której (...) zaczęła dzierżawić grunt, który stanowi część działki ewidencyjnej nr (...) (objętej KW (...)) oraz część działki nr (...) (objętej KW (...)) położony w obrębie ewidencyjnym (...) (...), w jednostce ewidencyjnej (...), o łącznej powierzchni (...) wraz z położonymi na tym gruncie obiektami budowlanymi (dalej jako „Przedmiot Dzierżawy”).

W ramach umowy (...) zbudowała na Przedmiocie Dzierżawy „(...)” (dalej jako „terminal”), który posiada zdolność przeładunkową ocenianą na 500 tysięcy jednostek multimodalnych rocznie. Terminal został wyposażony w inteligentne systemy optymalizujące procesy logistyczne, w tym automatyczny system identyfikacji kontenerów i diagnostyki potencjalnych uszkodzeń, elektroniczny system obsługi zleceń, przydzielnia slotów dla składów kolejowych i samochodów, place rozładunkowe i składowe, a także parking dla ponad 100 samochodów z infrastrukturą dla kierowców ciężarówek. Terminal oferuje szereg usług, takich jak: przeładunek i składowanie kontenerów próżnych i ładownych z przesyłką neutralną i niebezpieczną, przeładunek i składowanie naczep i nadwozi wymiennych, obsługę kontenerów i tanków kontenerowych, a także konfekcjonowanie, dekonfekcjonowanie towarów z kontenerów oraz paletyzację. Oprócz tego, Terminal jest wyposażony w urządzenia do przeładunku kontenerów, takie jak suwnice i reachstackery o różnej nośności, całodobowy monitoring i oświetlenie nocne, a także wannę ociekową dla towarów niebezpiecznych.

Na Terminal składają się następujące obiekty budowlane i urządzenia budowlane:

- 1) drogi 1-3 ZWK (drogi umożliwiające wjazd na teren parkingu terminala z ulicy (...) o nawierzchni wykonanej z betonu asfaltowego);
- 2) parking (parking przeznaczony dla samochodów ciężarowych oczekujących na załadunek lub rozładunek kontenerów dostarczanych transportem kolejowym);
- 3) chodniki (chodniki niezbędne do zapewnienia bezpiecznej komunikacji pieszej na terenie Terminala);
- 4) droga pożarowa i serwisowa;
- 5) płyta terminala;
- 6) plac utwardzony (parking dla naczep);
- 7) zjazdy na ul. (...);
- 8) tory 501, 502, 503, 504 i rozjazdy Rz 501 i Rz 502;

- 9) SKR (system kierowania ruchem kolejowym zapewniający bezpieczne przemieszczanie się pojazdów szynowych po sieci kolejowej);
- 10) kanalizacja deszczowa wraz ze zbiornikiem p.poż. i retencyjnym;
- 11) kanalizacja sanitarna;
- 12) kanalizacja wodociągowa;
- 13) budynek B – Hala napraw z częścią administracyjną;
- 14) budynek A – budynek socjalny dla kierowców;
- 15) stacje trafo wraz z przebudowa kolizji;
- 16) kanalizacja energetyczna z okablowaniem;
- 17) oświetlenie;
- 18) kanalizacja teletechniczna z okablowaniem;
- 19) monitoring CCTV;
- 20) ogrodzenie, bariera U 11a, bariera energochłonna, ekrany;
- 21) brama wjazdowa z ul. (...);
- 22) brama wyjazdowa z ul. (...);
- 23) strefa wjazdowa pod wiatą;
- 24) strefa wyjazdowa pod wiatą;
- 25) bramka OCR wjazdowa pod wiatą;
- 26) bramka OCR wyjazdowa pod wiatą;
- 27) bramka OCR kolejowa.

- dalej łącznie jako „Obiekty Terminala”.

Obiekty Terminala są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r, o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 zez zm., dalej jako „UTK”).

Obiekty Terminala zostały oddane do użytkowania w dniu 1 grudnia 2023 r.

W dniu 30 września 2021 r. Zarząd (...) przyjął uchwałę nr (...), której załącznikiem był „Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej (...)”, (dalej jako „Regulamin”).

Zgodnie z § 1 ust. 1 pkt 1 Regulaminu „Regulamin składa się z części opisowej oraz załączników zawierających: wykaz i zakres usług świadczonych na terenie Obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na Bocznicach kolejowych (...) w rejonie przeładunkowym (...) (załącznik Nr 1 do Regulaminu), w rejonie przeładunkowym (...) (Załącznik Nr 2 do regulaminu) oraz w Terminalu Multimodalnym (...) (Załącznik Nr 9 do Regulaminu)”.

Stosownie do § 1 ust. 1 pkt 1 Regulaminu „Regulamin określa: Obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w § 4 ust. 10 Regulaminu i ich rodzaje (wymienione w Załączniku Nr 1 i w Załączniku nr 2 oraz w Załączniku nr 9 do Regulaminu), które znajdują się w rejonie przeładunkowym (...), w rejonie przeładunkowym (...) oraz Terminalu Multimodalnym (...)”.

Zgodnie z § 7 Regulaminu:

- „1. Regulamin nie ma zastosowania do podmiotów nie będących Przewoźnikami.
2. Wszystkie usługi w Obiektach infrastruktury usługowej, Operator obiektu infrastruktury usługowej świadczy samodzielnie za pomocą własnego sprzętu i zatrudnionych pracowników.
3. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie ujawnia informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa Przewoźnika, uzyskanych w związku z udostępnieniem Obiektu infrastruktury usługowej.”

Stosownie do § 8 Regulaminu:

- „1. W celu realizacji usług w poszczególnych Obiektach infrastruktury usługowej wymagane jest zawarcie w formie pisemnej, stosownej umowy pomiędzy Przewoźnikiem i Operatorem obiektu infrastruktury usługowej. Wzór umowy stanowi Załącznik nr 4 do Regulaminu, z tym, że na wniosek Przewoźnika dopuszcza się niewielkie zmiany w treści umowy, z zachowaniem jednak zasad

wyrażonych w art. 36a ust. 3 Ustawy. W przypadku rozbieżności pomiędzy Regulaminem a umową, stosuje się Regulamin.

2. W szczególnych przypadkach Operator obiektu infrastruktury usługowej dopuszcza możliwość świadczenia usług na indywidualne zamówienie, bez zawartej pisemnej umowy, na warunkach indywidualnie uzgodnionych przez Operatora obiektu infrastruktury usługowej i Przewoźnika.

3. W procesie udostępniania Przewoźnikom Obiektów infrastruktury usługowej mogą wystąpić następujące ograniczenia eksploatacyjne:

- 1) planowe zamknięcia torowe występujące na infrastrukturze kolejowej zarządcy infrastruktury z torami, którego Obiekt infrastruktury usługowej jest połączony,
 - 2) nieplanowane zamknięcia torowe na Bocznicach kolejowej obiektu infrastruktury usługowej, wynikających z czasowego wyłączenia z eksploatacji na czas wykonania jej remontu lub naprawy,
 - 3) wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa przewozu rzeczy i wystąpienia zdarzeń losowych noszących znamiona siły wyższej takich jak, np.: strajk, publicznoprawna blokada przejazdu wprowadzona ze względu na stan wyjątkowy lub inne względy bezpieczeństwa/obronności państwa, demonstracja, epidemia choroby skutkująca wprowadzeniem ograniczeń administracyjnych, gwałtowna zmiana warunków atmosferycznych,
 - 4) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie pojazdu kolejowego Przewoźnika spowodowane niespełnieniem przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w normatywnie obowiązujących przepisach prawa, dotyczących prowadzenia ruchu pojazdu kolejowego.”.
- (...) posiada podpisane umowy przedmiotem których jest udostępnienie Terminala poszczególnym przewoźnikom kolejowym. Umowy te ze względu na treść § 7 ust. 3 Regulaminu stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Wykaz i zakres usług świadczonych na terenie Terminala został wskazany w treści załącznika nr 9 do Regulaminu.

W związku z powyższym opisem Wnioskodawca zadał następujące pytania:

- 1) Czy w przedstawionym stanie faktycznym Obiekty Terminala będą mogły korzystać ze zwolnienia z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1a Ustawy?
- 2) Czy w przypadku braku możliwości korzystania ze zwolnienia z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy Wnioskodawca może zwolnić z opodatkowania Obiekty Terminala na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1c Ustawy?

Wnioskodawca przedstawił następujące własne stanowisko w sprawie:

W ocenie Wnioskodawcy Obiekty Terminala należy łącznie traktować (łącznie) jako terminal towarowy, o którym mowa w treści art. 4 pkt 36c UTK, który korzysta ze zwolnienia określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy. Takie stanowisko wynika z faktu, iż Obiekty Terminala są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu UKT, natomiast (...) jest operatorem obiektu infrastruktury usługowej, co wynika wprost z określenia przeważającej działalności (...), które wynika z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

W ocenie Wnioskodawcy Obiekty terminala mogłyby również korzystać ze zwolnienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1c Ustawy, niemniej zwolnienie to ma zastosowanie do gruntów innych niż określone w pkt 1 art. 7 Ustawy, dlatego w niniejszym stanie faktycznym pierwszeństwo zastosowania posiada zwolnienie określone w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy

Uzasadnienie dotyczące pytania nr 1

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy „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 (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) 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: 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, lub”.

Zgodnie z treścią powyższego przepisu istnieje możliwość zwolnienia z opodatkowania obiektów infrastruktury usługowej po łącznym spełnieniu następujących przesłanek:

- 1) grunty, budynki i budowle podlegające zwolnieniu będą stanowiły obiekt infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 UTK (przedmioty opodatkowania będą wchodziły w skład jednego z obiektów infrastruktury usługowej);
- 2) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład obiektów infrastruktury usługowej są zajęte wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK;
- 3) obiekt infrastruktury usługowej jest udostępniany przewoźnikom kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 9 UTK zgodnie z przepisami rozdziałów 6-6b UTK lub – wykorzystywane do przewozu osób.

Ad.1)

Zgodnie z art. 4 pkt 51 UTK przez obiekt infrastruktury usługowej należy rozumieć „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.”.

Stosownie do ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK „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.

Zgodnie z art. 4 pkt 36c UTK za terminal towarowy należy rozumieć „obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów;”.

I. Określenie elementów składowych terminala towarowego

Zdaniem wnioskodawcy Obiekty terminala takie jak:

- 1) drogi 1-3 ZWK (drogi umożliwiające wjazd na teren parkingu terminala z ulicy (...) o nawierzchni wykonanej z betonu asfaltowego);
- 2) parking (parking przeznaczony dla samochodów ciężarowych oczekujących na załadunek lub rozładunek kontenerów dostarczanych transportem kolejowym);
- 3) chodniki (chodniki niezbędne do zapewnienia bezpiecznej komunikacji pieszej na terenie Terminala);
- 4) droga pożarowa i serwisowa;
- 5) płyta terminala;
- 6) plac utwardzony (parking dla naczip);
- 7) zjazdy na ul. (...);
- 8) tory 501, 502, 503, 504 i rozjazdy Rz 501 i Rz 502;
- 9) SRK (system kierowania ruchem kolejowym zapewniający bezpieczne przemieszczanie się pojazdów szynowych po sieci kolejowej);
- 10) kanalizacja deszczowa wraz ze zbiornikiem p.poż. i retencyjnym;
- 11) kanalizacja sanitarna;
- 12) kanalizacja wodociągowa;
- 13) budynek A – budynek socjalny dla kierowców;
- 14) stacje trafo wraz z przebudową kolizji;
- 15) kanalizacja energetyczna z okablowaniem;
- 16) oświetlenie;
- 17) kanalizacja teletechniczna z okablowaniem;
- 18) monitoring CCTV;
- 19) ogrodzenie, bariera U 11a, bariera energochłonna, ekrany;
- 20) brama wjazdowa z ul. (...);

- 21) brama wyjazdowa z ul. (...);
- 22) strefa wjazdowa pod wiatą;
- 23) strefa wyjazdowa pod wiatą;
- 24) bramka OCR wjazdowa pod wiatą;
- 25) bramka OCR wyjazdowa pod wiatą;
- 26) bramka OCR kolejowa.

-należy traktować jako terminal towarowy w rozumieniu UTK. Taka konstrukcja wynika z faktu, iż wszystkie z powyżej wymienionych elementów są niezbędne do działania Terminala. Nie sposób bowiem stwierdzić, iż którakolwiek z ww. budowli mogłaby być zbędna do prawidłowego działania terminala towarowego rozumieniu art. 4 pkt 36c UTK. Innymi słowy wszystkie z wymienionych elementów stanowią całość techniczno-użytkową, dlatego brak jakiegokolwiek z nich uniemożliwi funkcjonowanie Terminala zgodnie z jego przeznaczeniem. Nie sposób bowiem wyobrazić sobie funkcjonowanie terminala towarowego w rozumieniu UTK (Terminala), w sytuacji gdy terminal ten nie posiadał by np. placu utwardzonego dla nacze, płyty terminala, bramek OCR, torów kolejowych czy też dróg dojazdowych. Tego typu twierdzenie w sposób rażący by zawężyło definicje legalne obiektów infrastruktury usługowej oraz terminala towarowego, które zostały określone przez ustawodawcę w UTK, a tym samym stanowiłaby czyn niedopuszczalny pod kątem prawnym.

Podsumowując zdaniem Wnioskodawcy wszystkie 26 pozycji obiektów budowlanych wskazanych powyżej należy kwalifikować jako zespół obiektów budowlanych umożliwiających załadunek lub rozładunek wagonów kolejowych lub integrację różnych rodzajów transportu (kolejowego oraz drogowego) w zakresie przewozu towarów, a tym samym jako elementy składowe terminala towarowego w rozumieniu art. 4 pkt 36c UTK.

II. Określenie elementów pozostałej infrastruktury usługowej.

Zdaniem wnioskodawcy obiekt budowlany jakim jest „budynek B – Hala napraw z częścią administracyjną” należy kwalifikować jako obiekt infrastruktury usługowej, o której mowa w ust. 2 pkt 5 i 6 w zw. z ust. 3 pkt 2 lit. e załącznika nr 2 UTK. Ustawodawca w treści ust. 2 pkt 5 i 6 oraz ust. 3 pkt 2 lit e załącznika nr 2 UTK określił, iż elementami infrastruktury usługowej są bowiem punkty zaplecza technicznego (punkty techniczne), których celem jest naprawa taboru kolejowego. Takim punktem zaplecza technicznego (punktem technicznym) jest „Budynek B” służący do utrzymania taboru kolejowego w należytych stanie technicznym poprzez jego naprawę.

Ad.2)

Zgodnie z art. 4 pkt 53 UTK za operatora obiektu infrastruktury usługowej należy rozumieć „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”.

I. Zarządca obiektu infrastruktury usługowej.

W ocenie Wnioskodawcy (...) należy uznawać jako operatora infrastruktury usługowej, ponieważ:

- 1) Zarządza Terminalem – (...) na podstawie Umowy i uzyskała możliwość dysponowania działkami (...) oraz (...) (Przedmiot dzierżawy), samodzielnie wybudowała na terenie tych działek Terminal, a tym samym jest jedynym podmiotem który zarządza Terminalem;
- 2) Świadczy usługi określone w treści ust. 2 pkt 2, 5 i 6 oraz ust. 3 pkt 2 lit. e załącznika nr 2 UTK – fakt wykonywania przedmiotowych usług wynika z treści:
 - a) Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, gdzie określono, iż przeważającą działalnością gospodarczą jaką prowadzi (...) jest „ 52, 24,c, przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych”;

- b) Regulaminu, gdzie chociażby w treści § 7 ust. 1 i 2 wskazano, iż Regulamin ma zastosowanie wyłącznie do przewoźników kolejowych (ust. 1) oraz, że wszystkie usługi na terenie Terminala są wykonywane za pomocą własnego sprzętu i pracowników (...) (...) samodzielnie wykonuje usługi na terenie Terminala);
 - c) Umów zawieranych pomiędzy (...) oraz przewoźnikami kolejowymi, które zostały wskazane w treści § 8 ust. 1 Regulaminu.
- 3) w treści § 5 Regulaminu wprost określono, iż (...) jest operatorem obiektów infrastruktury usługowej.

Podsumowując w ocenie Wnioskodawcy (...) jest operatorem infrastruktury usługowej.

II. Zajęcie Obiektów Terminala na wykonywanie usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK.

Na terenie Terminala (...) wykonuje wyłącznie usługi, o których mowa w treści ust. 2 pkt 5 i 6 oraz ust. 3 pkt 2 lit. e załącznika nr 2 UTK na rzecz przewoźników kolejowych, dlatego zdaniem Wnioskodawcy rozpatrywaną przesłankę należy uznać za spełnioną. O fakcie przeznaczenia Terminala wyłącznie do obsługi przewoźników kolejowych świadczy treść § 7 ust. 1 i 2 Regulaminu, natomiast o fakcie przeznaczenia Terminala wyłącznie do wykonywania usług, o których mowa w treści ust. 2 pkt 5 i 6 oraz ust. 3 pkt 2 lit. e załącznika nr 2 UTK świadczy treść załącznika nr 9 do Regulaminu, gdzie określono wprost zakres usług świadczonych na terenie Terminala. Usługi te wpisują się w treść ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK.

Podsumowując zdaniem Wnioskodawcy Obiekty Terminala (terminal) służy wykonywaniu usług, o których mowa w treści ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK.

Ad.3)

Zgodnie z art. 29 UTK

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.

Zgodnie z komentarzem do art. 29 UTK „W związku z koniecznością uregulowania zasad udostępniania torów dojazdowych do obiektów infrastruktury usługowej, po których zwykle wykonywane są manewry, rozróżniono udostępnianie infrastruktury dla potrzeb przejazdu pociągu i manewrów. I tak, dla przejazdu pociągów zarządca infrastruktury opracowuje rozkład jazdy. Manewry są natomiast realizowane bez rozkładu jazdy, niemniej zarządca dla ich realizacji rezerwuje zdolność przepustową infrastruktury kolejowej. Z kolei rezerwacja zdolności przepustowej dla potrzeb postoju pojazdu kolejowego, który nie jest pociągiem, realizowana jest na takich samych zasadach jak dla manewrów (Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o

transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (VIII kadencja, druk sejm. Nr 840.)” – vide: M. Rypina [w:]Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, red. M.Trela, P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2022, art. 29.

Mając na uwadze fakt, iż (...) wykonuje usługi, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK na rzecz przewoźników kolejowych należy wskazać, iż Terminal jest udostępniany w rozumieniu przepisów zamieszczonych w rozdziałach 6-6b UTK (fakt bezsporny). Innymi słowy przesłankę tą należy uznać za spełnioną.

Podsumowanie

Zdaniem Wnioskodawcy w realiach przedstawionego stanu faktycznego dokumentów źródłowych oraz na podstawie powyższego opracowania należy przyznać, iż Obiekty Terminala (Terminal) korzystają ze zwolnienia z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy. Fakt ten wynika z tego, iż Obiekty Terminala (Terminal) wypełniają wszystkie określone przez ustawodawcę w celu możliwości stosowania przedmiotowego zwolnienia.

Uzasadnienie dotyczące pytania nr 2

Stosownie do treści art. 7 ust. 1c Ustawy „Zwalnia się od podatku od nieruchomości: grunty inne niż określone w pkt 1-1b, stanowiące obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 20 marca 2003 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:”.

Prezentowane zwolnienie z opodatkowania może być zastosowane do przedstawionego stanu faktycznego po łącznym spełnieniu przesłanek:

- 1) Dotyczy gruntów, budynków i budowli do których nie ma zastosowania zwolnienie, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-1b Ustawy;
- 2) Grunty stanowią obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 UTK;
- 3) Grunty, budynki i budowle są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa a ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK.

Ad. 1)

Zdaniem Wnioskodawcy prezentowany warunek nie jest spełniony, ponieważ Obiekty Terminala (terminal) korzysta ze zwolnienia, o którym mowa w art. 7 ust, 1 pkt 1 lit. a Ustawy.

Ad.2)

Zgodnie z art. 4 pkt 8 UTK za obszar kolejowy należy rozumieć powierzchnie gruntu określoną 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.

Stosowanie do art. 4 pkt 1a UTK za drogę kolejową należy rozumieć „ 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”.

Zdaniem Wnioskodawcy prezentowany warunek jest spełniony, ponieważ na Przedmiocie Dzierżawy znajdują się tory kolejowe, tj. tory 501, 502, 503,504 i rozjazdy Rz 501 i Rz 502, które zgodnie z art. 4 pkt 1a UTK należy traktować jako drogę kolejową.

Ad.3)

Prezentowany warunek należy uznać za spełniony, co znajduje swoje uzasadnienie w treści załącznika nr 9 do regulaminu, gdzie określono wprost zakres możliwych usług świadczonych na terenie Terminala. Usługi te wpisują się w treść ust. 2 i 3 załącznika nr 2 UTK.

Podsumowanie

Zdaniem Wnioskodawcy w realiach przedstawionego stanu faktycznego znajdzie zastosowanie zwolnienie, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy, niemniej w przypadku uznania przez Organ, iż zwolnienie z opodatkowania na podstawie prezentowanego przepisu nie ma miejsca, Wnioskodawca wskazuje, iż implikować to będzie uznaniem, że Terminal (Obiekty Terminala) będą podlegały zwolnieniu z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1c Ustawy. Taka konstatacja wynika z faktu spełnienia wszystkich przesłanek określonych przez ustawodawcę, które warunkują możliwość zwolnienia obiektów infrastruktury usługowej z podatku od nieruchomości.

W świetle obowiązującego stanu prawnego stanowisko Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej przedstawionego zdarzenia przyszłego w :

- **zakresie pytania dotyczącego korzystania przez Obiekty Terminala ze zwolnienia z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1a Ustawy jest nieprawidłowe z uwagi na naruszenie przepisów dotyczących udzielania pomocy publicznej,**
- **zakresie pytania dotyczącego zwolnienia z opodatkowania obiektów terminala na podstawie art. 7 ust.1 pkt 1c Ustawy w przypadku braku możliwości zwolnienia z opodatkowania na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy jest nieprawidłowe z uwagi na naruszenie przepisów dotyczących udzielania pomocy publicznej.**

Na wstępie należy zauważyć, że niniejsza interpretacja dotyczy stanu prawnego obowiązującego w dniu wydania interpretacji.

W myśl art. 14b § 1 i 14j Ordynacji podatkowej Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, a w zakresie swojej właściwości wójt, burmistrz, (prezydent miasta), starosta lub marszałek województwa na pisemny wniosek zainteresowanego, wydaje, w jego indywidualnej sprawie, pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego. Zgodnie z art. 14b § 3 Ordynacji podatkowej składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej 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 przedstawionego przez Wnioskodawcę stanu, bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu IV Ordynacji podatkowej. Wobec powyższego, interpretacja może dotyczyć wyłącznie stanu przedstawionego we wniosku, gdyż organ nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego, nie ocenia też wiarygodności danych przedstawionych we wniosku. Przedstawione we wniosku zagadnienie organ powinien poddać kompleksowej ocenie prawnej przez pryzmat przepisów całego systemu prawnego, który może znaleźć zastosowanie w danym przypadku, nie wyłączając przepisów prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 70) (dalej Ustawa) opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości podlegają grunty, budynki lub ich części oraz budowle lub ich części związane z prowadzeniem działalności gospodarczej. Podatnikami podatku od nieruchomości zgodnie z art. 3 Ustawy są, między innymi, osoby prawne będące: właścicielami nieruchomości lub obiektów budowlanych, posiadaczami samoistnymi nieruchomości lub obiektów budowlanych, użytkownikami wieczystymi gruntów. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wszystkie budynki, budowle wzniesione na gruncie Skarbu Państwa stanowią własność jego użytkownika wieczystego, również w przypadku gdy zostały wzniesione przez dzierżawcę. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy 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 (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) 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 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.

W skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2023 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.) (dalej UTK) wchodzi elementy określone w załączniku nr 1 do UTK, pod warunkiem, że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania. Są to następujące elementy:

- 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 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.

Zgodnie z ust. 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.

Zgodnie z ust. 3 usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych to:

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.

Zgodnie z art. 4 pkt 36 c UTK terminal towarowy to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów. Zgodnie natomiast z art. 4 pkt 1a UTK 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.

Obiektem infrastruktury usługowej w myśl art. 4 pkt 51 UTK jest 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 UTK.

Do zadań zarządcy infrastruktury, zgodnie z art. 5 ust. 1 UTK, należy:

- 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,
- d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,
- e) wykonywaniu funkcji podstawowych;
- 1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:
 - a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,
 - b) prowadzeniu ruchu kolejowego;
- 2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;
- 3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;
- 4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;
- 5) odnowienie infrastruktury kolejowej.

Przewoźnikiem kolejowym, zgodnie z art. 4 pkt 9 UTK jest- przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Rozdział 6a UTK określa zadania operatora obiektu infrastruktury usługowej związane ze świadczeniem usług na rzecz przewoźnika kolejowego. Zgodnie z art. 36a UTK udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu. Kolejne przepisy rozdziału 6a UTK określają, jakie warunki musi spełnić zarządzający obiektem infrastruktury usługowej oraz na czym polega udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej. Natomiast rozdział 6b UTK zatytułowany – Stacje pasażerskie i perony, które w odniesieniu do ust. 2 załącznika nr 2 UTK również stanowią obiekty infrastruktury usługowej podlegające udostępnianiu określone w art. 36j ust. 1 UTK. Następne przepisy rozdziału 6b UTK precyzują warunki, jakie musi spełnić zarządca stacji pasażerskiej.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że (...) jest użytkownikiem wieczystym, między innymi, działki położonej w (...) przy ul. (...), obręb (...), numer ewidencyjny (...) KW (...) o powierzchni (...) ha, sklasyfikowanej jako Tk- tereny kolejowe, zabudowanej oraz działki położonej w (...) przy ul. (...), obręb osiemnasty, numer ewidencyjny (...) KW (...) o powierzchni (...) ha, sklasyfikowanej jako Tk- tereny kolejowe.

Przedmiotem działalności (...), zgodnie ze statutem Spółki, jest między innymi, wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi. Dla oceny przesłanek stosowania zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a i ust. 1 c Ustawy pozostałe przedmioty działalności Spółki, zakres posiadanych nieruchomości czy realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych, m.in. polegających na przebudowie dworców kolejowych i infrastruktury towarzyszącej nie ma znaczenia. (...) w dniu 28 lipca 2022 r. podpisało z (...) (dalej (...)) umowę dzierżawy nr (...), na podstawie której (...) zaczęła dzierżawić grunt o łącznej powierzchni (...), stanowiący część działek ewidencyjnych nr (...) i (...) wraz z położonymi na tym gruncie obiektami budowlanymi (dalej jako „Przedmiot Dzierżawy”). W ramach umowy (...) zbudowała na Przedmiocie Dzierżawy „Terminal Multimodalny (...)” (dalej jako „terminal”), który posiada zdolność przeładunkową ocenianą na 500 tysięcy jednostek multimodalnych

rocznie. Terminal został wyposażony w inteligentne systemy optymalizujące procesy logistyczne, w tym automatyczny system identyfikacji kontenerów i diagnostyki potencjalnych uszkodzeń, elektroniczny system obsługi zleceń, przydzielnia slotów dla składów kolejowych i samochodów, place rozładunkowe i składowe, a także parking dla ponad 100 samochodów z infrastrukturą dla kierowców ciężarówek. Terminal oferuje szereg usług, takich jak: przeładunek i składowanie kontenerów próżnych i ładownych z przesyłką neutralną i niebezpieczną, przeładunek i składowanie naczep i nadwozi wymiennych, obsługę kontenerów i tanków kontenerowych, a także konfekcjonowanie, dekonfekcjonowanie towarów z kontenerów oraz paletyzację. Oprócz tego, Terminal jest wyposażony w urządzenia do przeładunku kontenerów, takie jak suwnice i reachstackery o różnej nośności, całodobowy monitoring i oświetlenie nocne, a także wannę ociekową dla towarów niebezpiecznych.

Na Terminal składają się następujące obiekty budowlane i urządzenia budowlane:

- 1) drogi 1-3 ZWK (drogi umożliwiające wjazd na teren parkingu terminala z ulicy (...) o nawierzchni wykonanej z betonu asfaltowego);
- 2) parking (parking przeznaczony dla samochodów ciężarowych oczekujących na załadunek lub rozładunek kontenerów dostarczanych transportem kolejowym);
- 3) chodniki (chodniki niezbędne do zapewnienia bezpiecznej komunikacji pieszej na terenie Terminala);
- 4) droga pożarowa i serwisowa;
- 5) płyta terminala;
- 6) plac utwardzony (parking dla naczep);
- 7) zjazdy na ul. (...);
- 8) tory 501, 502, 503, 504 i rozjazdy Rz 501 i Rz 502;
- 9) SKR (system kierowania ruchem kolejowym zapewniający bezpieczne przemieszczanie się pojazdów szynowych po sieci kolejowej);
- 10) kanalizacja deszczowa wraz ze zbiornikiem p.poż. i retencyjnym;
- 11) kanalizacja sanitarna;
- 12) kanalizacja wodociągowa;
- 13) budynek B – Hala napraw z częścią administracyjną;
- 14) budynek A – budynek socjalny dla kierowców;
- 15) stacje trafo wraz z przebudowa kolizji;
- 16) kanalizacja energetyczna z okablowaniem;
- 17) oświetlenie;
- 18) kanalizacja teletechniczna z okablowaniem;
- 19) monitoring CCTV;
- 20) ogrodzenie, bariera U 11a, bariera energochłonna, ekrany;
- 21) brama wjazdowa z ul. (...);
- 22) brama wyjazdowa z ul. (...);
- 23) strefa wjazdowa pod wiatą;
- 24) strefa wyjazdowa pod wiatą;
- 25) bramka OCR wjazdowa pod wiatą;
- 26) bramka OCR wyjazdowa pod wiatą;
- 27) bramka OCR kolejowa.

Obiekty Terminala są wykorzystywane wyłącznie do świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu UTK. Obiekty Terminala zostały oddane do użytkowania w dniu 1 grudnia 2023 r.

W dniu 30 września 2021 r. Zarząd (...) przyjął uchwałę nr (...), której załącznikiem był „Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej (...)” (dalej jako „Regulamin”). W załączniku nr 9 do

Regulaminu został zawarty wykaz i zakres usług świadczonych na terenie Obiektów Infrastruktury usługowej zlokalizowanych na Boczniczy Kolejowej (...) w Terminalu Multimodalnym (...).

Regulamin nie ma zastosowania do podmiotów niebędących Przewoźnikami. W celu realizacji usług w Obiektach infrastruktury usługowej wymagane jest zawarcie w formie pisemnej, stosownej umowy pomiędzy Przewoźnikiem i Operatorem obiektu infrastruktury usługowej.

(...) posiada podpisane umowy przedmiotem ,których jest udostępnianie Terminala poszczególnym przewoźnikom kolejowym. Umowy te ze względu na treść § 7 ust. 3 Regulaminu stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Analizując wskazane na wstępie przepisy oraz zaistniały stan faktyczny należy stwierdzić, że właścicielem gruntu, na którym został zbudowany Terminal jest Skarb Państwa, natomiast (...) są użytkownikami wieczystym gruntu i właścicielami budynków i budowli na tym gruncie wzniesionych. Tym samym obowiązek podatkowy w podatku od nieruchomości ciąży na (...). Zwolnienie określone w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a Ustawy jest zwolnieniem przedmiotowym i dotyczy gruntów, budynków i budowli spełniających warunki tego zwolnienia, niezależnie od tego, na kim ciąży obowiązek podatkowy w zakresie przedmiotów opodatkowania.

Dzierżawca nieruchomości (...) jest operatorem obiektów infrastruktury usługowej, między innymi Terminala Multimodalnego (...), którym zarządza. W zarządzanym obiekcie świadczy usługi podstawowe, dodatkowe i pomocnicze. Bocznicza kolejowa Terminal Multimodalny (...) przeznaczona jest do wykonywania pracy techniczno – ruchowej, manewrowej i ładunkowej. Obiekty Terminala (wskazane enumeratywnie wyżej w punktach 1-12 i 14-27) należy uznać za grunty, budynki i budowle wchodzące w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do UTK, tj. terminala towarowego i tym samym uznać, że spełniają warunki zwolnienia od podatku od nieruchomości, określone w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a) Ustawy. Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy w sprawie zmiany ustawy o podatkach i opłatach, wprowadzającego przedmiotowe zwolnienie „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., 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. 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 przeznaczonych do prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem usług przewoźnikom kolejowym”.

Obiekt budowlany jakim jest wymieniony wyżej w pkt 13 „budynek B- Hala napraw z częścią administracyjną” należy zakwalifikować jako obiekt infrastruktury usługowej – punkt zaplecza technicznego, o którym mowa w ust. 2 pkt 5 załącznika nr 2 do UTK. Hala B, jak wynika z treści wniosku, również jest udostępniana przewoźnikom kolejowym i tym samym spełnia przesłanki zwolnienia od podatku od nieruchomości.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1c) ustawy zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty inne niż określone w pkt 1-1b, 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.

W przedstawionym stanie faktycznym, z uwagi na spełnienie przez Obiekty Terminala przesłanek do zwolnienia od podatku od nieruchomości wynikających z art. 7 ust 1 pkt 1 lit a, nie jest spełniona przesłanka do korzystania ze zwolnienia określonego w pkt 1c. Tylko w przypadku braku możliwości objęcia obiektów terminala zwolnieniem z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a można by rozważać zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1c.

Przepisy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 1c Ustawy w zakresie dotyczącym zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o której mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do UTK, tj. terminala towarowego obowiązują od 1 stycznia 2024 r. Pierwotnym terminem, od którego przepis miał być stosowany, był dzień 1 stycznia 2023 r. Wynikał on z art. 2 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. poz. 2192 oraz z 2022 r. poz. 2707). Następnie termin został przedłużony w związku z koniecznością przeprowadzenia notyfikacji określonego w tym przepisie zwolnienia i uzyskania zgody Komisji Europejskiej na udzielanie pomocy.

Takie postępowanie ustawodawcy jednoznacznie wskazuje, że przedmiotowe zwolnienie z podatku od nieruchomości zostało uznane za środek pomocowy podlegający przepisom dotyczącym pomocy publicznej, spełniający przesłanki do jej udzielenia, tj.:

- a) beneficjentem pomocy jest przedsiębiorca,
- b) pomoc udzielana jest przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów publicznych,
- c) przedsiębiorca uzyskuje korzyść,
- d) korzyść ma charakter selektywny,
- e) pomoc zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi.

Na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE „Komisja jest informowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Jeśli uznaje ona, że plan nie jest zgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu artykułu 107, wszczyna bezzwłocznie procedurę przewidzianą w ustępie 2. Dane Państwo Członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej”.

Z rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U.UE.L.2015.248.9) wynika m.in:

(4) Do celów stosowania art. 93 i 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) Komisja, na podstawie jego art. 108, posiada szczególną kompetencję decydowania o zgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym, w trakcie przeglądu istniejącej pomocy, przy podejmowaniu decyzji w sprawie nowej lub zmienionej pomocy oraz przy podejmowaniu działań dotyczących niezgodności z jej decyzjami lub z wymogiem dotyczącym zgłoszenia

(5) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE wszelkie plany przyznawania nowej pomocy mają być zgłaszane Komisji i nie mogą zostać wprowadzone w życie przed zatwierdzeniem ich przez Komisję.

W art. 1 rozporządzenia zdefiniowane zostały niżej wymienione pojęcia:

"pomoc" oznacza każdy środek spełniający wszystkie kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 TFUE;

"nowa pomoc" oznacza każdą pomoc, czyli programy pomocowe i pomoc indywidualną, która nie jest pomocą istniejącą, włącznie ze zmianami istniejącej pomocy;

"pomoc indywidualna" oznacza pomoc, która nie jest przyznawana na podstawie programu pomocowego oraz podlegającą obowiązkowi zgłoszenia pomoc przyznawaną na podstawie programu pomocowego;

"pomoc niezgodna z prawem" oznacza nową pomoc, wprowadzoną w życie z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

Przepis art. 3 rozporządzenia stanowi „Pomocy podlegającej obowiązkowi zgłoszenia zgodnie z art. 2 ust.1 nie wprowadza się w życie do czasu podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą”.

Zwolnienie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej jako stanowiące pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012, s. 47), w dniu 8 listopada 2022 r. jako program pomocowy SA.104785 – Zwolnienie terminali kolejowych z podatku od nieruchomości.

W uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku rolnym, ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, ustawy o podatku leśnym oraz ustawy o opłacie skarbowej (projekt z dnia 14 czerwca 2024 r.) wskazano, że „w ramach postępowania notyfikacyjnego Komisja Europejska sygnalizowała wątpliwości w zakresie zgodności notyfikowanego środka pomocy (zwolnienia terminali towarowych w obecnym brzmieniu) z rynkiem wewnętrznym. W związku z tym notyfikacja programu pomocowego SA.104785 – Zwolnienie terminali kolejowych z podatku od nieruchomości została wycofana przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów pismem z dnia 21 maja 2024 r. „

Zgodnie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U z 2023 r. poz. 702) (dalej: u.p.p.p.) *do pomocy udzielanej na podstawie aktu normatywnego, niebędącego programem pomocowym, stosuje się przepisy dotyczące pomocy indywidualnej, z zastrzeżeniem ust. 2. Z zapisów ust. 2 wynika, że pomoc publiczna przewidziana w akcie normatywnym, który uzależnia nabycie prawa do otrzymania pomocy wyłącznie od spełnienia przesłanek określonych w tym akcie, bez konieczności wydania decyzji lub zawarcia umowy, albo gdy wydawana decyzja jedynie potwierdza nabycie prawa, może być udzielana, jeżeli akt normatywny jest programem pomocowym zatwierdzonym przez Komisję zgodnie z art. 108 TFUE lub przewidującym udzielenia pomocy, której nie dotyczy obowiązek notyfikacji.*”

Mając powyższe na uwadze organ podatkowy stwierdza, że możliwość skorzystania ze zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 1c Ustawy w każdym przypadku powinna być rozpatrywana w oparciu o przepisy dotyczące pomocy publicznej. Z uwagi na brak notyfikacji przedmiotowego zwolnienia, na podstawie art. 3 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 zastosowanie ma klauzula zawieszająca stosowanie przepisu do czasu, gdy Komisja Europejska podejmie decyzję zezwalającą na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą.

Stanowisko organu podatkowego znajduje potwierdzenie, między innymi, w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 26 maja 2022 r. I SA/Sz 140/22. W treści uzasadnienia wyroku wskazano, że „Z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wynika, że nie tylko sąd krajowy, działający pod kontrolą sądów Unii, ale także organy danego państwa członkowskiego, czuwają - do czasu wydania przez Komisję końcowej decyzji - nad ochroną praw jednostek przed ewentualnym naruszeniem zakazu wyrażonego w art. 108 ust. 3. Każdy przepis prawa Unii spełniający przesłanki wymagane, by wywoływać skutek bezpośredni, wiąże wszystkie władze państw członkowskich, to znaczy nie tylko sądy krajowe, lecz również wszystkie organy administracji, w tym władze zdecentralizowane, i władze te są zobowiązane do jego stosowania (zob. wyrok TSUE C-349/17, pkt 90-92 i 95). Organ krajowy, do którego skierowano wniosek o przyznanie pomocy, powinien dokładnie zbadać, czy pomoc spełnia wszystkie istotne warunki przewidziane w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, oraz odrzucić ten wniosek, jeżeli nie spełniono któregoś z tych warunków (wyrok TSUE C-349/17, pkt 93). Natychmiastowa stosowalność zakazu wprowadzania w życie planowanej pomocy, o którym mowa w tym przepisie (zdanie trzecie), rozciąga się na każdą pomoc, która została wprowadzona bez zgłoszenia, a zakaz ten ma charakter bezpośredni (por. wyrok TSUE C-347/19, pkt 88). Jej celem jest usunięcie braku zgodności z prawem wprowadzania w życie takiej pomocy, a środki te (tj. wstrzymanie możliwości korzystania przez beneficjenta ze

wsparcia finansowego) powinny być stosowane do czasu wydania przez Komisję decyzji w tej kwestii (zob. wyroki TSUE: C-284/12, pkt 28-31, C-510/16, pkt 25; C-585/17, pkt 54). Podjęcie takich działań jest niezbędne do zapewnienia pełnej skuteczności prawa unijnego. Jest to także niezbędne do zapewnienia jednostce ochrony przed ewentualnym naruszeniem przez władze państwowe obowiązków, o których mowa w art. 108 ust. 3 TFUE. Z naruszenia tego przepisu powinny być wyciągnięte wszelkie konsekwencje, zarówno w odniesieniu do ważności aktów wdrażających pomoc, jak i zwrotu wsparcia finansowego przyznanego z naruszeniem tego przepisu tak, aby jej beneficjent nie mógł nią dysponować w czasie, jaki pozostał do wydania decyzji przez Komisję (wyroki TSUE: C-128/19, pkt 28; C-143/99, pkt 27; C-349/17, pkt 89; C-590/14, pkt 100 i 105; C-275/10, pkt 29). „

Należy również wskazać, że przytoczony wcześniej projekt nowelizacji ustawy o podatkach i opłatach lokalnych z dnia 14 czerwca 2024 r. przewiduje wyłączenie stosowania zwolnienia od podatku od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej, określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a i pkt 1 c w zakresie gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład terminala towarowego z mocą od 1 stycznia 2024r.

Odnosząc wyjaśnienia dotyczące pomocy publicznej należy stwierdzić, że:

- 1) wnioskodawca jest przedsiębiorcą (oferuje towary i usługi na rynku),
- 2) zwolnienie z podatku od nieruchomości jest udzielane przy użyciu zasobów publicznych (podatek od nieruchomości stanowi dochody gmin, w przypadku „Terminala Multimodalnego (...)” pozbawia wpływów budżet Miasta Zduńska Wola”,
- 3) przedsiębiorca uzyskuje korzyść (zwolnienie z podatku),
- 4) korzyść ma charakter selektywny (skierowana do określonej grupy podatników, posiadających przedmioty opodatkowania podlegające zwolnieniu),
- 5) pomoc zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi (świadczenie usług przez terminale towarowe nie ma charakteru monopolu naturalnego i pomoc w postaci zwolnienia z podatku od nieruchomości, którego koszty przedsiębiorstwo musiałoby ponieść w normalnych warunkach, co do zasady zakłóca warunki konkurencji).

Wobec spełnienia kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 TFUE zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a i pkt 1 c Ustawy stanowi formę udzielenia pomocy publicznej.

Organ podatkowy stwierdza, że zastosowanie zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit a lub pkt 1 c Ustawy w przedstawionym stanie faktycznym nie jest możliwe z uwagi na przepisy dotyczące pomocy publicznej z uwagi na tzw. klauzulę zawieszającą, czyli do czasu podjęcia decyzji przez Komisję Europejską. Przedmiotowe zwolnienie nie było notyfikowane Komisji Europejskiej Tym samym stanowiska Wnioskodawcy należało uznać za nieprawidłowe z uwagi na naruszenie przepisów dotyczących udzielania pomocy publicznej.

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

Zwrócić należy uwagę, iż wydana interpretacja dotyczy tylko sprawy będącej przedmiotem wniosku (zapytania). Inne kwestie, które nie zostały objęte pytaniem wskazanym we wniosku – nie mogą być zgodnie z art. 14b § 1 Ordynacji podatkowej- w wydanej interpretacji rozpatrzone.

Zaznacza się także, że zgodnie z art. 14 b § 3 ustawy Ordynacja podatkowa, składający wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej obowiązany jest do wyczerpującego przedstawienia zaistniałego stanu faktycznego lub zdarzenia przyszłego. Organ jest ściśle związany przedstawionym we wniosku stanem faktycznym (opisem zdarzenia przyszłego). Zainteresowany ponosi ryzyko związane z ewentualnym błędnym lub nieprecyzyjnym przedstawieniem we wniosku opisu stanu faktycznego (zdarzenia przyszłego). Interpretacja indywidualna wywołuje skutki prawnopodatkowe tylko wtedy, o ile rzeczywisty stan faktyczny sprawy będącej przedmiotem interpretacji pokrywał się będzie ze

stanem faktycznym (opisem zdarzenia przyszłego) podanym przez Wnioskodawcę w złożonym wniosku. W związku z powyższym, w przypadku zmiany któregokolwiek elementu przedstawionego we wniosku opisu sprawy, wydana interpretacja traci swoją aktualność.

Niniejsza interpretacja, po usunięciu danych identyfikujących Wnioskodawcę oraz inne podmioty wskazane w treści interpretacji, zostanie niezwłocznie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

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 Łodzi, ul. Piotrkowska 135, 90-434 Łódź, za pośrednictwem organu, którego działanie, bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania jest przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 1634).

Skargę do Sądu wnosi się za pośrednictwem Prezydenta Miasta Zduńska Wola w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia interpretacji indywidualnej:

- w formie papierowej, w dwóch egzemplarzach (oryginał i odpis) na adres: Urząd Miasta Zduńska Wola, ul. Stefana Żłotnickiego 12, 98-220 Zduńska Wola, albo
- w formie dokumentu elektronicznego, w jednym egzemplarzu (bez odpisu), na adres Elektronicznej Skrzynki Podawczej Miasta Zduńska Wola na platformie ePUAP: /mzdwola/

Jednocześnie, zgodnie z art. 57 a ww. ustawy, skarga na pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego wydaną w indywidualnej sprawie może opierać się wyłącznie na zarzucie naruszenia przepisów postępowania, dopuszczenia się błędu wykładni lub niewłaściwej oceny co do zastosowania przepisu prawa materialnego. Sąd jest związany zarzutami skargi oraz powołaną podstawą prawną.

PREZYDENT MIASTA

Konrad Pokora