

Mszczonów, dnia 20.09.2021 r.

BURMISTRZ MSZCZONÓWA
Plac Piłsudskiego 1
96-320 MSZCZONÓW
tel. centrala (0-46) 858 28 20
sekretariat (0-46) 858 28 40

PO.310.1.2.2021.KŁ

INTERPRETACJA PODATKOWA

Działając na podstawie art. 14 j § 1 i 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. *Ordynacja podatkowa* (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1540 z późn. zm.), dalej jako Ordynacja podatkowa

stwierdzam, że

- 1) stanowisko Wnioskodawcy, iż w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. znajdujące się w jego posiadaniu grunty oraz budowla stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do UTK spełniają obie przesłanki konieczne do objęcia zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL tj:
 - stanowią infrastrukturę kolejową w myśl przepisów UTK, oraz
 - są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu

jest nieprawidłowe

- 2) stanowisko Wnioskodawcy, iż w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL powinny podlegać należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy

jest nieprawidłowe

UZASADNIENIE

Wnioskodawca będący następcą prawnym
w dniu 24 czerwca 2021 r. złożył wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej odnośnie możliwości
zastosowania zwolnienia od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia
12 stycznia 1991 r. *o podatkach i opłatach lokalnych* w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia
2017 r.

Wnioskodawca prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Łodzi Śródmieścia w Łodzi (nr KRS _____). Siedzibą Spółki jest _____.

Przedmiot przeważającej działalności Wnioskodawcy to

Ponadto zgłoszony przedmiot działalności gospodarczej obejmuje

Wnioskodawca we wniosku przedstawił następujący zaistniały stan faktyczny:

Spółka w formie tabelarycznej wyszczególniła będące w jej posiadaniu						działek
ewidencyjnych o numerach: nr	o pow.	m ² , nr	o pow.	m ² , nr	o pow.	
m ² , nr	o pow.	m ² , nr	o pow.	m ² , nr	o pow.	m ² o pow.
m ² , nr	m ² o pow.	m ² w miejscowości			, o łącznej powierzchni	
m ² .						

Podawała, że na należących do niej działkach jest obiekt - bocznicą kolejową normalnotorowa, a tory kolejowe wchodzące w skład bocznic, stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28.03.2003 r. *o transporcie kolejowym*, są wykazywane do opodatkowania podatkiem od nieruchomości jako budowla - jeden środek trwały, nr inwentarzowy

W odniesieniu do tego obiektu jako kategorię infrastruktury kolejowej wskazaną w Załączniku nr 1 do UTK wskazała: 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 [pkt 1 Załącznika nr 1 do UTK].

Spółka deklaruje na podatek od nieruchomości także grunty, przez które przebiegają tory wchodzące w skład bocznicy. W odniesieniu do działek ewidencyjnych Wnioskodawca określił jako kategorię infrastruktury kolejowej wskazanej w Załączniku nr 1 do UTK: grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1 – 11 [pkt 12 Załącznika nr 1 do UTK].

Spółka użytkuje bocznice na podstawie świadectwa bezpieczeństwa nr _____ wydanego przez Urząd Transportu Kolejowego udzielonego na okres od dnia _____ do dnia _____

_____, którego ważność uległa przedłużeniu na podstawie art. 15 ¹ ustawy z dnia 2 marca 2020 r. *o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem Covid 19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych* do dnia upływu 180 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Zgodnie z powyższym świadectwem bezpieczeństwa: *użytkownik bocznicy kolejowej spełnia wymagania w zakresie właściwego utrzymania bocznicy kolejowej, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy kolejowej, z wyłączeniem przewozu towarów niebezpiecznych.*

Organizacja ruchu kolejowego na bocznicy odbywa się na podstawie opracowanego „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej _____”. Regulamin wskazuje, że obsługa kolejowa bocznicy przez licencjonowanych przewoźników dokonywana jest na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony, _____ z drugiej strony. Stosownie do regulaminu, użytkownikiem bocznicy jest _____, a bocznica jest przystosowana do wykonywania manewrów związanych z:

- 1) podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych,
- 2) przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy,
- 3) wyładunkiem wagonów.

Spółka zawarła umowę z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym _____ (nr licencji _____), na podstawie której licencjonowany przewoźnik wykonuje usługi w zakresie czynności spedycyjnych na bocznicy. Zgodnie z przytoczonymi przez Wnioskodawcę postanowieniami tej umowy posiadacz bocznicy zobowiązany jest do przyjmowania wszystkich rodzajów wagonów, jakie nadeszły do niego w stanie ładownym oraz zamówionych przez niego pod załadunek wagonów próżnych, natomiast _____ zobowiązuje się podstawiać wagony na bocznice kolejową oraz zabierać wagony z tej bocznicy na warunkach tej umowy. _____ podstawia wagony na punkt zdawczo – odbiorczy bocznicy _____ znajdujący się na torze nr _____, _____, _____ i odbiera je z tego punktu; wagony powinny być przygotowane przez posiadacza bocznicy (Wnioskodawcę) na

punkcie zdawczo – odbiorczym. Wagony próżne powinny być oczyszczone z pozostałości towarów i opakowań oraz posiadać prawidłowo zamknięte drzwi. Dostawy są realizowane przez przewoźników kolejowych z dużą częstotliwością. Bocznica obsługuje ok. 300 składów rocznie.

Na tle przedstawionego stanu faktycznego Wnioskodawca przedstawił dwa pytania:

1. Czy w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. znajdujące się w posiadaniu Spółki grunty oraz budowla stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do UTK podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL?
2. Czy w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL podlegają należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne, przez które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy?

Wnioskodawca przedstawił w powyższym zakresie następujące swoje stanowisko:

1. W stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. znajdujące się w posiadaniu Spółki grunty oraz budowla stanowiące elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 do UTK spełniają obie przesłanki konieczne do objęcia zwolnienia z podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, tj.
 - stanowią infrastrukturę kolejową w myśl przepisów UTK, oraz
 - są udostępniane licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu.
2. W stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL powinny podlegać należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznicy.

Wniosek Spółki zawiera oświadczenie, że elementy stanu faktycznego objęte wnioskiem o wydanie interpretacji w dniu złożenia wniosku nie są przedmiotem toczącego się postępowania podatkowego, kontroli podatkowej, kontroli celno – skarbowej oraz że w tym zakresie sprawa nie została rozstrzygnięta, co do jej istoty w decyzji lub postanowieniu organu podatkowego lub organu kontroli skarbowej.

Po rozpatrzeniu stanowiska Wnioskodawcy organ podatkowy dokonał analizy przedstawionych elementów stanu faktycznego, przepisów prawnych a także przytoczonych we wniosku tez orzeczniczych oraz zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 14 j § 1 Ordynacji podatkowej burmistrz jako organ podatkowy w zakresie swojej właściwości wydaje podatkowe interpretacje prawa podatkowego. Stosownie do treści art. 14 b § 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. Należy podkreślić, że interpretacja indywidualna nie jest instytucją służącą abstrakcyjnemu wyjaśnieniu przepisów prawnych, lecz jest wydawana na płaszczyźnie konkretnego przedstawionego stanu faktycznego wyznaczającego granice, w jakich będzie mogła wywołać określone w ustawie skutki prawne.

I.

Organ podatkowy w zakresie pierwszego pytania uznaje stanowisko Wnioskodawcy za nieprawidłowe z poniżej opisanych względów.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 z późn. zm.), dalej jako „UPiOL” w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r., nadanym nowelizacją z dnia 16 listopada 2016 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923): **Zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest:**

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

Z uwagi na to, że w opisanym przez Wnioskodawcę stanie faktycznym nie ma mowy o przewozie osób, a bocznica kolejowa jest normalnotorowa, organ ogranicza analizę powyżej przytoczonego przepisu do art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL.

Przepis ten stanowi, że aby mogło być zastosowane zwolnienie od podatku od nieruchomości: grunty, budynki i budowle:

- muszą wchodzić w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym oraz jednocześnie
- muszą być udostępniane przewoźnikom kolejowym.

Aktualna definicja infrastruktury kolejowej została wprowadzona ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw*. Ustawa ta wprowadziła także m.in. nowe brzmienie definicji drogi kolejowej, linii kolejowej oraz bocznic kolejowej oraz pojęcie prywatnej infrastruktury kolejowej. Istota tych zmian zaowocowała zaliczeniem, pod pewnymi warunkami, bocznic kolejowej do infrastruktury kolejowej oraz uznaniem użytkownika bocznic kolejowej za zarządcę tej infrastruktury.

Z uzasadnienia do tejże nowelizacji wynika, że:

- nowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL jest efektem dostosowania do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w ustawie o transporcie kolejowym,

- celem regulacji było dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z dnia 14.12.2012 r. str. 32) oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

W efekcie tejże nowelizacji definicję infrastruktury kolejowej ujednolicono z definicją zawartą w ww. dyrektywie 2012/34/UE: wprowadzono odesłanie do nowego załącznika nr 1 do ustawy, który wzorem dyrektywy określa składniki infrastruktury kolejowej. Przy czym na uwagę zasługuje to, że definicja infrastruktury kolejowej zawarta w tej dyrektywie nie obejmuje prywatnych linii i bocznic kolejowych, co wyraźnie wynika z treści wstępu z załącznika I „Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej” do dyrektywy:

„W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych: (...)”

Prywatne linie i bocznice, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznice i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji ww. dyrektywy (pkt 12 preambuły dyrektywy).

Przechodząc do analizy przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), dalej jako „u.t.k.”, istotnych dla oceny dopuszczalności zastosowania zwolnienia podatkowego wynikającego z art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL, należy odnieść się przede wszystkim do aktualnej treści niektórych definicji zawartych w poszczególnych punktach art. 4. Artykuł ten w pkt 1 u.t.k. definiuje infrastrukturę kolejową poprzez elementy wskazane w załączniku nr 1 do ustawy.

Zgodnie z tym załącznikiem: *„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 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”.

Z powyższego należy wywieść, że infrastruktura kolejowa nie ma jednolitego charakteru, lecz stanowić ją mogą różnego rodzaju obiekty budowlane, urządzenia techniczne, instalacje oraz grunty, z których nie wszystkie są nawet przedmiotem opodatkowania podatkiem od nieruchomości.

Art. 4 u.t.k. definiuje także:

- w pkt 1a) **drogę kolejową** - jest 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;

- w pkt 1c) **infrastrukturę prywatną** – jest to infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych, niż przewóz osób;
- w pkt 2) **linię kolejową** – jest to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;
- w pkt 7) **zarządcę infrastruktury** – jest to podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;
- w pkt 9) **przewoźnika kolejowego** – jest to 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;
- w pkt 10) **bocznice kolejową** – jest to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury **droga kolejowa**, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
- w pkt 10a) **użytkownika bocznicy kolejowej** – jest to podmiot zarządzający bocznice kolejową.

Biorąc po uwagę powyższe przepisy oraz przechodząc na grunt stanu faktycznego opisanego wyżej stwierdza się, że:

- Spółka nie jest przewoźnikiem kolejowym,
- Spółka posiada drogę kolejową łączącą z linią kolejową - prywatną bocznice kolejową normalnotorową,
- bocznica kolejowa jest na prywatnych, należących do Spółki gruntach,
- w skład bocznicy kolejowej wchodzi tor kolejowy,
- Spółka jest samodzielnym i jedynym użytkownikiem bocznicy kolejowej tzn. samodzielnie zarządza bocznice kolejową,
- bocznica jest przystosowana do wykonywania manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych, przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy oraz wyładunkiem towarów; na punkcie zdawczo – odbiorczym bocznicy na poszczególnych wymienionych we wniosku torach odbywają się czynności spedycyjne tj. Wnioskodawca przyjmuje wszystkie rodzaje wagonów nadchodzących w stanie ładownym oraz zamówione przez niego wagony próżne; Wnioskodawca podaje, że wagony ładowne i próżne gotowe do zabrania z bocznicy muszą być przez niego przygotowane na punkcie zdawczo – odbiorczym, a ponadto oczyszczone z pozostałości towarów i opakowań oraz posiadać prawidłowo zamknięte drzwi - przemawia to za funkcjonalnym powiązaniem

w sensie faktycznym poszczególnych opisanych we wniosku elementów infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Spółkę.

Zatem znajdująca się w posiadaniu Wnioskodawcy bocznica kolejowa i grunty opisane we wniosku o wydanie interpretacji to elementy prywatnej infrastruktury kolejowej powiązane ze sobą funkcjonalnie – co przemawia za uznaniem że jest to infrastruktura kolejowa na gruncie u.t.k. (art. 4 pkt 1 u.t.k.); bocznica oraz grunty Wnioskodawcy nie są jednak objęte definicją infrastruktury kolejowej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE.

Wobec tejże różnicy wynikającej z faktu, że w definicji infrastruktury kolejowej zawartej w ustawie *o transporcie kolejowym* (załącznik nr 1) ww. wyłączenie linii prywatnych i prywatnych bocznic odgałęziających się od torów stacyjnych szlakowych znajdujące się w załączniku do dyrektywy nie zostało wprowadzone, a także biorąc pod uwagę intencję ustawodawcy, który wyraźnie zaznaczył, że nowe brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL ma na celu dostosowanie do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w ustawie *o transporcie kolejowym*, organ stoi na stanowisku, że dla oceny znaczenia „udostępniania infrastruktury kolejowej” nie można poprzestać na literalnej wykładni przepisu. Konieczne jest także dokonanie wykładni pozwalającej na ocenę, czy realizowany jest cel, któremu znowelizowany przepis miał służyć oraz na ocenę, jak ten przepis może funkcjonować w zgodności z innymi obowiązującymi przepisami mającymi potencjalne zastosowanie w sprawie. Jest to niezbędne tym bardziej, że rozdział 6 u.t.k. reguluje udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz przypadki, kiedy przepisów o udostępnianiu takiej infrastruktury nie stosuje się.

Z przedstawionego przez Wnioskodawcę stanu faktycznego wynika, że bocznica i wchodzące w jej skład tory kolejowe służą temu, aby Wnioskodawca wysłał lub odebrał zamówiony towar z punktu zdawczo – odbiorczego; towar ten przemieszcza się w wagonach podstawianych na umówiony punkt. Zarówno załadowanie, jak i rozładunek towaru zapewnia Spółka, która dba także o oczyszczenie wagonów próżnych z pozostałości towarów i opakowań oraz o prawidłowe zamknięcie drzwi wagonów. Działalność ta mieści się w przedmiocie działalności gospodarczej Spółki. Przewoźnik kolejowy nie zarządza bocznicą, nie utrzymuje jej, jak również nie pełni czynności obsługowych przy załadunku i rozładunku towarów. Przytoczone przez Spółkę postanowienia umowy z przewoźnikiem kolejowym przeczą temu, aby bocznica kolejowa była eksploatowana przez przewoźnika kolejowego. Rola przewoźnika kolejowego sprowadza się do podstawiania wagonów na bocznicę kolejową oraz odbierania wagonów w wyniku realizacji usług spedycyjnych zamówionych przez Wnioskodawcę, przy czym , co do zasady, swoim działaniem nie ingeruje w zawartość wagonów. Bocznica generalnie nie jest udostępniana innym podmiotom. Pozwala to wysnuć wniosek, że zapewnia to realizację działalności zarobkowej Spółki i służyć ma jej własnym korzyściom, bocznica nie jest udostępniana dla korzyści przewoźników kolejowych. Przemawia to za uznaniem, że przedmiotowa zakładowa prywatna infrastruktura kolejowa jest

wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb użytkownika bocznicy kolejowej, będącego z definicji zarządcą wspomnianej infrastruktury kolejowej.

Tym samym organ stoi na stanowisku, że biorąc pod uwagę literalne znaczenie słowa „udostępnianie” - w tym przypadku nie ma mowy o „udostępnianiu” infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu lecz o korzystaniu z usług przewoźnika kolejowego na potrzeby własne.

Co ważne, „udostępnianie przewoźnikom kolejowym” ma swoje znaczenie w języku prawnym w u.t.k. Gdyby podjąć próbę rozumienia „udostępnianie infrastruktury kolejowej” biorąc pod uwagę cel, jakiemu miała służyć nowelizacja [ujednoczenie pojęć], a także przepisy systemowe rozdziału 6 u.t.k., opisany stan faktyczny wyklucza także wniosek, że bocznicą jest udostępniana na wniosek przewoźnika kolejowego w celu podjęcia działań udostępniania infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 29 u.t.k. zgodnie z którym:

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.*

- bowiem realizacji takich działań, które wiążą się z przydzieleniem zdolności przepustowej nie potwierdza opisany przez Wnioskodawcę stan faktyczny.

Zgodnie z art. 36 pkt 2 u.t.k. przepisów o udostępnianiu infrastruktury kolejowej nie stosuje się do infrastruktury kolejowej przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb. Stosowanie siatki pojęć z u.t.k., w szczególności pojęcia udostępniania przewoźnikom kolejowym w rozumieniu tejże ustawy powoduje, że infrastruktura prywatna nie może być zwolniona. Zastosowanie w takim przypadku przepisów u.t.k. o udostępnianiu infrastruktury kolejowej w ramach wykładni celowościowej i systemowej skutkuje tym, że, nie jest spełniona przesłanka, o której mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL upoważniająca do zwolnienia od podatku od nieruchomości.

Organ podatkowy zobowiązany jest do weryfikacji przedmiotowego zwolnienia również w oparciu o przepisy dotyczące pomocy publicznej, bowiem brak właściwego zastosowania zwolnienia może narażać przedsiębiorcę na konieczność zwrotu udzielonej pomocy publicznej.

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej: „1. Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.”

Wsparcie dla podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą podlega przepisom pomocy publicznej, jeżeli łącznie spełnione są warunki:

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

Zwolnienie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL dotyczy przedsiębiorców, jest udzielane ze środków publicznych, przedsiębiorca uzyskuje korzyść (zwolnienie z podatku od nieruchomości), zwolnienie sprzyja określonej grupie przedsiębiorców posiadających prywatną infrastrukturę kolejową tzn. ma charakter selektywny, a w związku z tym spełniona będzie też przesłanka zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej. Konieczna jest zatem analiza dopuszczalności zastosowania tego przepisu jako potencjalnej podstawy udzielenia pomocy publicznej.

Biorąc pod uwagę to, że działalność gospodarcza Wnioskodawcy nie jest działalnością opartą na publicznej i ogólnodostępnej infrastrukturze kolejowej zarządzanej na zasadzie monopolu, oraz pozostałe elementy opisanego stanu faktycznego należy stwierdzić, że takie wsparcie dla Wnioskodawcy na podstawie art. 7 UPiOL stanowiłoby pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej. Art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. nie podlegał notyfikacji co prowadzi do wniosku, że w świetle art. 3 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. *o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* oraz art. 14, art. 93 oraz art. 106 – 109 TFUE określających zasady dopuszczalności udzielania pomocy publicznej, pomoc publiczna na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL nie może być prawidłowo zastosowana. Pomoc podlegająca obowiązkowi zgłoszenia Komisji Europejskiej nie powinna być zrealizowana do czasu podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą - por. art. 6 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. *o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej*:

„1. Do pomocy publicznej udzielanej na podstawie aktu normatywnego, niebędącego programem pomocowym, stosuje się przepisy dotyczące pomocy indywidualnej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. 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 udzielanie pomocy, której nie dotyczy obowiązek notyfikacji”.

II.

Organ podatkowy w zakresie drugiego pytania uznaje stanowisko Wnioskodawcy za nieprawidłowe z poniżej opisanych względów.

Stosownie do treści art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r., zwolnieniu od podatku od nieruchomości podlegają m.in. grunty wchodzące w skład infrastruktury kolejowej, o ile są udostępniane przewoźnikom kolejowym. Inne ustawy nie podatkowe nie konstytuują wprost podstawy do zwolnienia działek ewidencyjnych od podatku od nieruchomości.

W ocenie Wnioskodawcy przy wykładni pojęcia „gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej” należy posłużyć się treścią pkt 12 Załącznika nr 1 do u.t.k. gdzie wyszczególnia się jako składniki infrastruktury kolejowej grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1 – 11 tego Załącznika. Spółka na tej podstawie uznaje, że w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r. zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ppkt a UPiOL powinny podlegać należące do Spółki grunty rozumiane jako całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład bocznicy.

Takie rozumienie nie jest zdaniem organu podatkowego prawidłowe zwłaszcza, że mogłoby prowadzić do błędnego z założenia zwolnienia od podatku od nieruchomości w całości działek ewidencyjnych powiązanych z prowadzoną działalnością gospodarczą na znikomej części gruntu.

Należy z całą mocą podkreślić, że opodatkowanie podatkiem od nieruchomości jest uregulowane ustawą z dnia 12 stycznia 1991 r. *o podatkach i opłatach lokalnych* – to ta ustawa, a nie u.t.k., reguluje tak istotne pojęcia jak: przedmiot podatku od nieruchomości, podatnik podatku od nieruchomości, podstawa opodatkowania, obowiązek podatkowy, stawki podatku i zwolnienia podatkowe. Przedmiot opodatkowania to jedna z istotnych cech identyfikujących lub wyróżniających dany podatek.

Art. 2 UPiOL stanowi, co jest przedmiotem opodatkowania podatkiem od nieruchomości. Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1, który nie uległ zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r., przedmiotem opodatkowania są grunty, co warto podkreślić – niezależnie od tego, czy stanowią jedną czy więcej działek ewidencyjnych. Grunt, to nieruchomość będąca częścią powierzchni ziemskiej stanowiąca

odrębny przedmiot własności (art. 46 § 1 kodeksu cywilnego). W żadnym miejscu ww. ustawa nie posługuje się pojęciem działki ewidencyjnej dla celów podatkowych – przedmiot opodatkowania określony jako grunt nie może być utożsamiany z gruntem, jako działką ewidencyjną.

Przyjęcie za prawidłową tezę Wnioskodawcy w istocie mogłoby prowadzić do nierównego traktowania podatników, gdyby zwolnienia od podatku od nieruchomości w odniesieniu do terenów z infrastrukturą kolejową odnosiły się do przedmiotu opodatkowania rozumianego jako całe działki ewidencyjne, a w innych przypadkach do przedmiotu opodatkowania rozumianego jako grunty. Co więcej, przepisy nie pozwalają na różne opodatkowanie działek ewidencyjnych.

Por. wyrok NSA z dnia 13 kwietnia 2021 r. I GSK 3327/18: *„Art. 32 Konstytucji RP wymaga równości i niestosowania dyskryminacji na płaszczyźnie stanowienia prawa. Nakaz takiego samego traktowania osób znajdujących się w takiej samej sytuacji oraz odmiennego traktowania osób znajdujących się w sytuacji odmiennej, adresowany jest przede wszystkim do prawodawcy, który tworząc normy generalno-abstrakcyjne, powinien brać pod uwagę konieczność stanowienia norm o takiej samej lub różnej treści w zależności od wskazanych powyżej sytuacji. Równe traktowanie osób wymaga natomiast by organy stosujące prawo dokonywały konkretyzacji norm generalno-abstrakcyjnych w normy konkretno-indywidualne bez nieuzasadnionego różnicowania. Innymi słowy, by nie traktowały odmiennie osób ze względu na takie ich cechy, które nie są prawnie relewantne. Wydawanie odmiennych rozstrzygnięć na skutek innej wykładni prawa oderwane jest od cech podmiotów, których dotyczą rozstrzygnięcia. Nie jest więc skutkiem traktowania odmiennie podmiotów ze względu na takie ich cechy, które nie są prawnie relewantne.”*

Dodatkowo organ podatkowy podnosi, że uzasadnienie nowelizacji do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) nie wskazuje, aby celem ustawodawcy było rozszerzenie zakresu zwolnienia od podatku od nieruchomości na grunty nie związane z infrastrukturą kolejową.

Przy ocenie stanowiska nr 2 Wnioskodawcy, organ kierował się zapisem zawartym w pytaniu nr 2 cyt. „(...) całe działki ewidencyjne, przez które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznic?” aby rozumowanie przedstawione przez Wnioskodawcę w stanowisku nr 2 cyt. „(...) całe działki ewidencyjne przez, które przechodzą tory wchodzące w skład Bocznic” stanowiło odpowiedź na postawione przez niego pytanie oraz logiczne odniesienie do przepisów przy zachowaniu spójności znaczeniowej pojęć. Przecinek postawiony po słowie „przez” nie sprzyjałby zachowaniu spójności i logiczności.

POUCZENIE

Należy odkreślić, że specyfika postępowania w sprawie o wydanie indywidualnej interpretacji podatkowej przejawia się tym, że organ podatkowy związany jest stanem faktycznym przedstawionym przez zainteresowanego. Interpretacja indywidualna wyłącznie potwierdza albo neguje stanowisko Wnioskodawcy odnośnie do stosowania przepisów prawa podatkowego którego adresatem jest podatnik w zakresie dotyczącego go indywidualnego stanu faktycznego. Tylko wówczas interpretacja podatkowa będzie realizowała funkcję ochronną w razie zastosowania się do niej przez zainteresowanego, gdy wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej zawierał wyczerpujący opis stanu faktycznego. W związku z powyższym organ podatkowy obecnie nie dokonuje oceny wiarygodności danych przedstawionych we wniosku i w pełni je uznaje za wiarygodne. Podany przez Wnioskodawcę stan faktyczny stanowi jedyną podstawę wydanej interpretacji i wyznacza granice, w jakich interpretacja będzie mogła wywoływać określone w ustawie skutki. Szczegółowe stosowanie przepisów podatku od nieruchomości możliwe będzie na etapie czynności sprawdzających lub podczas prowadzonego postępowania spadkowego, podczas którego organ podatkowy orzeka na podstawie stanu faktycznego i całego zebranego materiału dowodowego.

Niniejsza interpretacja udzielona jest przez organ podatkowy w oparciu o przepisy prawa podatkowego obowiązującego na dzień wydania interpretacji i dotyczy zaistniałego stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę we wniosku z dnia 24 czerwca 2021 r. Wskazać należy, że Wnioskodawca ponosi konsekwencje przedstawionego stanu faktycznego. W przypadku rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym przedstawionym we wniosku, a stanem rzeczywistym, udzielona interpretacja nie chroni Wnioskodawcy.

Poniżej wyciąg odpowiednich przepisów z ustawy Ordynacja podatkowa.

Art. 14k.

§ 1.

Zastosowanie się do interpretacji indywidualnej przed jej zmianą, stwierdzeniem jej wygaśnięcia lub przed doręczeniem organowi podatkowemu odpisu prawomocnego orzeczenia sądu administracyjnego uchylającego interpretację indywidualną nie może szkodzić wnioskodawcy, jak również w przypadku nieuwzględnienia jej w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej.

§ 2.

Zastosowanie się do interpretacji ogólnej przed jej zmianą nie może szkodzić temu, kto się do niej zastosował, jak również w przypadku nieuwzględnienia jej w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej.

§ 3.

W zakresie związanym z zastosowaniem się do interpretacji, która uległa zmianie, której wygaśnięcie stwierdzono, lub interpretacji nieuwzględnionej w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej, nie wszczyna

się postępowania w sprawach o przestępstwa skarbowe lub wykroczenia skarbowe, a postępowanie wszczęte w tych sprawach umarza się oraz nie nalicza się odsetek za zwłokę.

Art. 14l.

W przypadku gdy skutki podatkowe związane ze zdarzeniem, któremu odpowiada stan faktyczny będący przedmiotem interpretacji, miały miejsce przed opublikowaniem interpretacji ogólnej lub przed doręczeniem interpretacji indywidualnej, zastosowanie się do tej interpretacji nie zwalnia z obowiązku zapłaty podatku.

Art. 14m.

§ 1.

Zastosowanie się do interpretacji, która następnie została zmieniona, której wygaśnięcie stwierdzono lub która nie została uwzględniona w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej, powoduje zwolnienie z obowiązku zapłaty podatku w zakresie wynikającym ze zdarzenia będącego przedmiotem interpretacji, jeżeli:

- 1) zobowiązanie nie zostało prawidłowo wykonane w wyniku zastosowania się do interpretacji, która uległa zmianie, lub interpretacji nieuwzględnionej w rozstrzygnięciu sprawy podatkowej oraz*
- 2) skutki podatkowe związane ze zdarzeniem, któremu odpowiada stan faktyczny będący przedmiotem interpretacji, miały miejsce po opublikowaniu interpretacji ogólnej albo po doręczeniu interpretacji indywidualnej.*

§ 2.

Zwolnienie, o którym mowa w § 1, obejmuje:

- 1) w przypadku rocznego rozliczenia podatków - okres do końca roku podatkowego, w którym opublikowano zmienioną interpretację ogólną, doręczono zmienioną interpretację indywidualną lub stwierdzono jej wygaśnięcie albo doręczono organowi podatkowemu odpis orzeczenia sądu administracyjnego uchylającego interpretację indywidualną ze stwierdzeniem jego prawomocności;*
- 2) w przypadku kwartalnego rozliczenia podatków - okres do końca kwartału, w którym opublikowano zmienioną interpretację ogólną, doręczono zmienioną interpretację indywidualną lub stwierdzono jej wygaśnięcie albo doręczono organowi podatkowemu odpis orzeczenia sądu administracyjnego uchylającego interpretację indywidualną ze stwierdzeniem jego prawomocności, oraz kwartał następny;*
- 3) w przypadku miesięcznego rozliczenia podatków - okres do końca miesiąca, w którym opublikowano zmienioną interpretację ogólną, doręczono zmienioną interpretację indywidualną lub stwierdzono jej wygaśnięcie albo doręczono organowi podatkowemu odpis orzeczenia sądu administracyjnego uchylającego interpretację indywidualną ze stwierdzeniem jego prawomocności, oraz miesiąc następny.*

§ 3.

Na wniosek podatnika, który zastosował się do interpretacji, w decyzji określającej lub ustalającej wysokość zobowiązania podatkowego organ podatkowy określa również wysokość podatku objętego zwolnieniem, o którym mowa w § 1, albo - w przypadku uiszczenia podatku w zakresie objętym tym zwolnieniem - określa wysokość nadpłaty.

§ 4.

Organ podatkowy informuje podatnika w formie pisemnej o dacie doręczenia odpisu orzeczenia, o którym mowa w § 2, podając jednocześnie informacje, z jakim dniem kończy się okres zwolnienia z obowiązku płacenia podatku wynikającego z uchylonej przez orzeczenie interpretacji.

Art. 14n.

§ 1.

Przepisy art. 14k i art. 14m stosuje się odpowiednio w przypadku:

1) zastosowania się przez spółkę do interpretacji indywidualnej wydanej przed powstaniem spółki na wniosek osób planujących utworzenie tej spółki - w zakresie dotyczącym działalności tej spółki;

1a) zastosowania się przez podatkową grupę kapitałową w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym od osób prawnych do interpretacji indywidualnej wydanej przed powstaniem grupy, na wniosek spółki planującej utworzenie tej grupy, w zakresie działalności tej podatkowej grupy kapitałowej;

2) zastosowania się przez oddział lub przedstawicielstwo do interpretacji indywidualnej dotyczącej działalności tego oddziału lub przedstawicielstwa wydanej przed powstaniem tego oddziału lub przedstawicielstwa na wniosek tworzącego je przedsiębiorcy;

3) zastosowania się przez przedsiębiorstwo w spadku do interpretacji indywidualnej wydanej przed śmiercią przedsiębiorcy na jego wniosek.

§ 2.

W przypadkach, o których mowa w § 1, zmianę, uchylenie lub stwierdzenie wygaśnięcia interpretacji indywidualnej albo zmianę lub uchylenie postanowienia, o którym mowa w art. 14b § 5a, doręcza się odpowiednio spółce, podatkowej grupie kapitałowej w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym od osób prawnych, oddziałowi lub przedstawicielstwu, wskazanym przez wnioskującego o wydanie interpretacji indywidualnej.

§ 3. *Przepisy art. 14k i art. 14m stosuje się odpowiednio w przypadku:*

1) uchylenia interpretacji indywidualnej - na podstawie art. 14e § 1 pkt 3 lub § 1a pkt 3;

2) zmiany lub uchylenia postanowienia, o którym mowa w art. 14b § 5a.

§ 4.

W przypadku zastosowania się przez podatnika w danym okresie rozliczeniowym do:

1) objaśnień podatkowych,

2) utrwalonej praktyki interpretacyjnej organów Krajowej Administracji Skarbowej

- stosuje się odpowiednio przepisy art. 14k-14m.

§ 5.

Przez utrwaloną praktykę interpretacyjną, o której mowa w § 4 pkt 2, rozumie się wyjaśnienia zakresu i sposobu stosowania przepisów prawa podatkowego, dominujące w interpretacjach indywidualnych wydawanych w takich samych stanach faktycznych lub w odniesieniu do takich samych zdarzeń przyszłych oraz w takim samym stanie prawnym, w trakcie okresu rozliczeniowego, o którym mowa w § 4, oraz w okresie 12 miesięcy przed rozpoczęciem tego okresu rozliczeniowego.

§ 6.

W przypadku gdy do okresu rozliczeniowego, o którym mowa w § 4, oraz okresu 12 miesięcy przed rozpoczęciem tego okresu rozliczeniowego zastosowanie mają wydane w odniesieniu do takiego samego zagadnienia interpretacja ogólna lub objaśnienia podatkowe, wydane w takim samym stanie prawnym przed rozpoczęciem lub w trakcie okresu rozliczeniowego, o którym mowa w § 4, począwszy od dnia opublikowania takiej interpretacji ogólnej lub zamieszczenia takich objaśnień podatkowych przez utrwaloną praktykę interpretacyjną, o której mowa w § 4 pkt 2, należy rozumieć odpowiednio wyjaśnienie zakresu i sposobu stosowania przepisów prawa podatkowego wynikające z interpretacji ogólnej lub wyjaśnienia przepisów prawa podatkowego, dotyczące stosowania tych przepisów, zawarte w objaśnieniach podatkowych.

§ 7.

Przez okres rozliczeniowy, o którym mowa w § 4, w przypadku podatków nierozliczanych okresowo, rozumie się miesiąc, w którym powstał obowiązek podatkowy w danym podatku.

Art. 14na.

§ 1.

Przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli stan faktyczny lub zdarzenie przyszłe będące przedmiotem interpretacji indywidualnej stanowi element czynności będących przedmiotem decyzji wydanej:

1) z zastosowaniem art. 119a;

2) w związku z wystąpieniem nadużycia prawa, o którym mowa w art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;

3) z zastosowaniem środków ograniczających umowne korzyści.

§ 2.

Przepisów art. 14k-14n nie stosuje się, jeżeli korzyść podatkowa, stwierdzona w decyzjach wymienionych w § 1, jest skutkiem zastosowania się do utrwalonej praktyki interpretacyjnej, interpretacji ogólnej lub objaśnień podatkowych.

Jednocześnie organ podatkowy informuje, że niniejsza interpretacja, po usunięciu danych identyfikujących Wnioskodawcę, zostanie zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej.

Od niniejszej interpretacji przysługuje stronie prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w terminie 30 dni od dnia doręczenia interpretacji, za pośrednictwem Burmistrza Mszczonowa.

Otrzymują:

1. Adresat

2. aa.

BURMISTRZ

mgr inż. Józef Grzegorz Kurek

KADCA PRAW
Berta Oblekowska-Zadrożna

Gedhe