

Lubawa, dnia 29.07.2019r.

**BURMISTRZ MIASTA
LUBAWA**

FN 310.1.2019

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Burmistrz Miasta Lubawa działając na podstawie art. 14j § 1, w związku z art. 14c, 14d ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2019 r. poz. 900) uznaje, że stanowisko przedstawione przez wnioskodawcę we wniosku z dnia 29 kwietnia 2019 r. (data wpływu 13 maja 2019 r.) o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości – art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170 ze zm.),

- uznaje, iż w odniesieniu do stanu faktycznego/ zdarzenia przyszłego przedstawionego we wniosku, stanowisko podatnika dotyczące interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości dotyczącego zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów i budowli wchodzących w skład bocznic kolejowej

- jest prawidłowe.

We wniosku przedstawiono stan faktyczny/ zdarzenie przyszłe:

Podstawowym przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest produkcja mebli. Z tego względu w celu zagwarantowania sprawnego transportu różnego rodzaju produkowanych mebli Spółka posiada bocznicę kolejową, która odgałęzia się na posterunku odgałęźnym Zajączkowo Lubawskie od toru nr 1 rozjazdem nr 2 w km 189,691 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny, a następnie rozjazdem nr 100 w km 5.488 od linii kolejowej użytku niepublicznego. Jednocześnie bocznicę kolejową składa się z dwóch części: własności Spółki oraz samorządowej bocznic kolejowej, którą

Spółka wydzierżawiła od Miasta Lubawa na podstawie umowy dzierżawy nr IGKG 342-5/2002 z dnia 30 sierpnia 2002 roku. Na terenie Gminy znajdują się wyłącznie elementy infrastruktury kolejowej składającej się na samorządową bocznice kolejową.

Bocznice kolejową Spółki tworzą linie kolejowe normalnotorowe, tj. o szerokości torów 1435 mm, które nie są wykorzystywane do przewozu osób. W skład bocznicy kolejowej w szczególności wchodzi układ torowy bocznicy, będący środkiem trwałym o nazwie „bocznica kolejowa”, stanowiący budowlę w rozumieniu ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019r. poz. 1170 ze zm.).

Spółka zawarła z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym umowę bocznicową, określającą warunki eksploatacji bocznicy kolejowej, tym samym ruch pociągów pomiędzy punktem zdawczo-odbiorczym położonym na bocznicy kolejowej Spółki, a posterunkiem jest dokonywany przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo licencjonowany przewoźnik kolejowy w sposób kompleksowy obsługuje pracę bocznicy kolejowej Spółki, aktywnie współpracując z delegowanymi pracownikami Spółki. Licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznice kolejową poprzez obsługę torów zdawczo – odbiorczych i punktów ładunkowych. W konsekwencji wszelkie ruchy pociągów oraz manewry na bocznicy kolejowej Spółki wykonuje licencjonowany przewoźnik kolejowy.

Ponadto w celu ustalenia zasad i organizacji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy opracowano Regulamin pracy bocznicy kolejowej. Wskazany regulamin został uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej, za pośrednictwem którego bocznica kolejowa Spółki została połączona z siecią kolejową. Spółka posiada również świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, potwierdzające zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na przedmiotowej bocznicy kolejowej.

Bocznica kolejowa na terenie gminy Lubawa położona jest na kilku działkach ewidencyjnych, w różny sposób oznaczonych w ewidencji gruntów i budynków – głównie jako Ba – tereny przemysłowe oraz Tk – tereny kolejowe oraz jako użytki rolne. Grunty zajęte bezpośrednio przez elementy infrastruktury kolejowej zajmują od kilku do kilkunastu procent całej powierzchni działki ewidencyjnej bądź powierzchnia działki ewidencyjnej w całości zajęta jest przez elementy infrastruktury kolejowej. **Działki niezajęte w całości przez elementy infrastruktury kolejowej mogą być również zajęte przez inne budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową.**

Spółka zamierza wykorzystywać bocznice kolejową w opisany powyżej sposób także w przyszłości.

W związku z powyższym zadano następujące pytanie:

Czy w opisanym stanie faktycznym/zdarzeniu przyszłym, grunty i budowle wchodzące

w skład bocznic kolejowej która stanowi infrastrukturę kolejową oraz jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku?.

Stanowisko Spółki w sprawie oceny prawnej zaistniałego stanu faktycznego/ zdarzenia przyszłego:

Spółka stoi na stanowisku, iż grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 roku.

Uzasadnienie stanowiska Wnioskodawcy:

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku, zwalnia się od podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

- jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
- jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- tworzy linie kolejowej o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Zwolnienia podatkowe stanowią wyjątek od zasady równości i powszechności obowiązku podatkowego, a co za tym idzie powinny być interpretowane ściśle. Z uwagi na fakt, iż bocznicę kolejową Spółki tworzą linie kolejowe o standardowej szerokości torów 1435 mm, zwolnienie przedmiotowych obiektów z podatku od nieruchomości na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL będzie możliwe po łącznym spełnieniu następujących przesłanek:

- a) Grunty, budynki i budowle muszą stanowić elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 poz. 2117; dalej: UTK),
- b) Infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub służy do przewozu osób.

W celu ustalenia zakresu przedmiotowego zwolnienia należy w pierwszej kolejności określić elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej na podstawie UTK. Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 UTK przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy.

Natomiast zgodnie z załącznikiem nr 1 do UTK w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, 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:

- 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.

Wnioskodawca wskazał, że podkreślenia wymaga fakt, iż nowy zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej oraz nowe brzmienie definicji ustawowej infrastruktury kolejowej został wprowadzony ustawą z dnia 16 listopada 2016 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923; dalej: Ustawa zmieniająca UTK). Zgodnie z uzasadnieniem do Ustawy zmieniającej UTK w wyniku przedmiotowej zmiany dostosowano brzmienie przepisu art. 7

ust. 1 pkt 1 UPiOL do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w UTK. Ponadto zaproponowana zmiana miała na celu dostosowanie przedmiotowego zwolnienia do zwolnienia dotyczącego transportu lotniczego, poprzez objęcie zwolnieniem również budynków, np. nastawni kolejowych.

Celem regulacji wprowadzonych za pomocą Ustawy zmieniającej UTK 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 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.Urz.UE L 343 z 14.12.2012. str.32)

Bocznica kolejowa definiowana jest w przepisie art. 4 pkt 10 UTK, zgodnie z którym przez bocznice kolejową należy rozumieć wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową, połączoną bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służącą do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Na podstawie powyższego Spółka twierdzi, iż bocznica kolejowa z uwagi na połączenie z linią kolejową oraz sposób wykorzystywania stanowi bocznice kolejową na gruncie UTK, a w konsekwencji, z uwagi na regulacje wprowadzone Ustawą zmieniającą UTK, stanowi obecnie również infrastrukturę kolejową (w stanie prawnym do dnia 31 grudnia 2016 roku bocznice kolejowe nie stanowiły infrastruktury kolejowej). Tym samym została spełniona pierwsza przesłanka dla objęcia bocznicy kolejowej Spółki zwolnieniem, o którym mowa w przepisie art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL.

W ramach kolejnej przesłanki „udostępniania przewoźnikom kolejowym”, w opinii Spółki, nowe brzmienie zwolnienia w zakresie pojęcia „udostępniania” powinno być interpretowane jako odnoszące się do czynności faktycznej. Należy bowiem zderzyć ze sobą obecnie i poprzednio obowiązujące regulacje w tym zakresie, mianowicie:

- „*jest obowiązany do jej udostępniania*” (poprzedni stan prawny),
- „*jest udostępniana*” (aktualny stan prawny).

Wnioskodawca wskazał, iż zamiarem ustawodawcy była zmiana zakresu tegoż warunku zwolnienia dla infrastruktury kolejowej. Biorąc pod uwagę dotychczasowy sposób wykładni zakresu zwolnienia należy dojść do konkluzji, iż obecnie faktyczne udostępnianie infrastruktury poprzez umożliwienie innemu podmiotowi wjazdu/przejazdu przez bocznice kolejową wypełnia warunki zwolnienia. W przypadku bocznicy kolejowej

wszelkie ruchy pociągów oraz manewry dokonywane są przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. W konsekwencji wszelkie czynności związane z transportem kolejowym realizowane z wykorzystaniem infrastruktury bocznicowej Spółki są wykonywane przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

Jednocześnie, udostępnianie musi nastąpić na rzecz przewoźników kolejowych, czyli zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 UTK, na rzecz przedsiębiorców uprawnionych na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, iż bocznicą kolejową jest udostępniana podmiotom zewnętrznym – licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, wykonującym przejazdy po infrastrukturze bocznicowej Spółki w ramach umowy bocznicowej. Tym samym należy stwierdzić, iż bocznicą kolejową wypełnia również druga przesłankę dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL – jest udostępniana przewoźnikom kolejowym.

Spółka stoi na stanowisku, że grunty i budowle wchodzące w skład bocznic kolejowej podlegają od dnia 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, gdyż wypełniają definicję infrastruktury kolejowej, a bocznicą kolejową Spółki jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Przy czym za budowle podlegające zwolnieniu z podatku od nieruchomości należy uznać środki trwałe, stanowiące elementy bocznic kolejowej Spółki, ustalone na podstawie regulacji zawartej w UTK, natomiast za grunty, objęte zwolnieniem dla infrastruktury kolejowej należy uznać grunty bezpośrednio zajęte przez te budowle. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że w zakresie gruntów, które miałyby podlegać przedmiotowemu zwolnieniu ustawodawca nie odniósł się do sposobu kwalifikacji gruntów w ewidencji gruntów i budynków. Z tego względu, w ocenie Spółki klasyfikacja zawarta w ewidencji gruntów nie ma rozstrzygającego znaczenia dla zastosowania zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej.

Spółka zwróciła uwagę, iż jej stanowisko w zakresie interpretacji nowego brzmienia przepisów regulujących zakres zwolnienia z podatku od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej od dnia 1 stycznia 2017 roku jest zgodne ze stanowiskiem sądów administracyjnych. Przykładowo w jednym z najnowszych wyroków dotyczącym przesłanek stosowania zwolnienia z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, mianowicie w wyroku WSA w Gliwicach z dnia 21 listopada 2018 roku, sygn. I SA/GI971/18, Sąd stwierdził, że przepis art.7 ust. 1 pkt 1 lit. a) u.p.o.l.w odniesieniu do przedstawionego przez stronę skarżącą stanu faktycznego stanowi, że składniki majątku skarżącej dla objęcia zwolnieniem z podatku od nieruchomości muszą spełniać dwie przesłanki: stanowić grunt, budynek lub budowlę wchodzącą w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym i jednocześnie infrastruktura ta musi być udostępniona przewoźnikom kolejowym. W ramach pierwszej z wymienionych przesłanek ustawodawca podatkowy odsyła do ustawy o transporcie kolejowym. Stosownie bowiem do art. 4 pkt 1 tej ustawy przez infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do tej ustawy,(...) Przesłankę „udostępnienia infrastruktury kolejowej” należy zatem rozpatrywać zgodnie z jej dosłownym brzmieniem, uwzględniając – jak słusznie wskazano w skardze – powszechnie przyjęte w języku polskim znaczenie słowa „udostępniać”. Nie może budzić wątpliwości, że podane we wniosku o wydanie zaskarżonej interpretacji prawa podatkowego okoliczności wskazują na udostępnienie infrastruktury kolejowej w – potocznym rozumieniu wyrażenia „udostępniać”- przewoźnikom kolejowym. Zauważyć także warto, że kwestia wykładni przesłanki udostępnienia infrastruktury kolejowej została rozstrzygnięta w orzecznictwie NSA, który utożsamia ją z faktycznym udostępnieniem jej przewoźnikowi kolejowemu (por. wyrok

NSA: z dnia 11 grudnia 2014 r., sygn.. akt II FSK 2945/12; z dnia 29 stycznia 2015r., sygn.. akt II FSK 3154/12).

Ponadto Wnioskodawca wskazał, że analogiczne stanowisko zostało zaprezentowane w następujących wyrokach: WSA w Kielcach z dnia 16 listopada 2017 roku, sygn. I SA/Ke 531/17; WSA w Gliwicach z dnia 1 grudnia 2017 roku, sygn. I SA/GI 970/17; Opolu z dnia 8 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Op 2/18; WSA w Szczecinie z dnia 15 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Sz 1035/18; WSA w Szczecinie z dnia 22 lutego 2018 roku, sygn. I SA/Sz 1058/17; WSA w Gliwicach z dnia 13 marca 2018 roku, sygn. I SA/GI 1267/17; WSA w Gliwicach z dnia 28 marca 2018 roku, sygn. I SA/GI 1294/17; WSA w Białymstoku z dnia 19 czerwca 2018 roku, sygn. I SA/Bk 245/18; WSA w Białymstoku z dnia 12 września 2018 roku, sygn. I SA/Bk 402/18; WSA we Wrocławiu z dnia 26 września 2018 roku, sygn. I SA/Wr 681/18; WSA w Poznaniu z dnia 4 października 2018 roku, sygn. I SA/Po 490/18; WSA w Opolu z dnia 10 października 2018 roku, sygn. I SA/Op 243/18; WSA w Gliwicach z dnia 24 października 2018 roku, sygn. I SA/Gi 607/18; WSA w Gliwicach z dnia 21 listopada 2018 roku, sygn. I SA/GL 971/18; WSA w Kielcach z dnia 20 grudnia 2018 roku, sygn. I SA/Ke 425/18; WSA w Kielcach z dnia 20 grudnia 2018 roku, sygn. I SA/KE 429/18.

We wniosku Wnioskodawca złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 14 b - Ordynacji podatkowej oraz uiścił należną opłatę za wydanie interpretacji zgodnie z art. 14 f niniejszej ustawy, a dowód wniesienia opłaty (wydruk potwierdzający przelew z rachunku bankowego) załączył do wniosku.

Stanowisko organu podatkowego:

Organ podatkowy uznaje, że na gruncie zaistniałego stanu faktycznego prawidłowe jest stwierdzenie, iż grunty i budowle wchodzące w skład bocznicy kolejowej podlegają zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości na mocy przepisu art. 7 ust 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 roku.

Stosownie do treści art. 14c § 1 ustawy Ordynacja podatkowa – odstąpiono od uzasadnienia prawnego, gdyż stanowisko Wnioskodawcy jest prawidłowe w pełnym zakresie.

Interpretacja indywidualna wywołuje skutki prawopodatkowe tylko wtedy, gdy 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, udzielona odpowiedź traci swoją aktualność.

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

Specyfika postępowania w sprawie wydania interpretacji indywidualnej polega między innymi na tym, że organ wydający interpretację może „poruszać się” tylko i wyłącznie w

ramach stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego przedstawionego przez Wnioskodawcę, zadanego przez niego pytania oraz wyrażonej oceny prawnej – zajętego stanowiska (wyrok NSA z dnia 20 czerwca 2011 r., sygn. akt I FSK 897/10, dostępny w internetowej bazie orzeczeń na stronie orzeczenia.nsa.gov.pl).

Zgodnie z uregulowanym w orzecznictwie sądów administracyjnych poglądem, organ podatkowy wydając interpretację dokonuje jedynie oceny prawnej stanu faktycznego (istniejącego lub przyszłego, hipotetycznego) przedstawionego przez Wnioskodawcę bez możliwości jego modyfikowania, czy też prowadzenia postępowania dowodowego w trybie przepisów działu VI ustawy Ordynacja podatkowa. Wobec tego przedmiotowa interpretacja dotyczy wyłącznie opisanego stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego przedstawionego we wniosku. Organ I instancji nie prowadzi żadnego postępowania dowodowego i nie dokonał oceny wiarygodności danych przedstawionych we wniosku oraz w przedłożonym przez Podatnika materiale dowodowym, gdyż zgodnie z przepisami organ podatkowy nie jest uprawniony do ustalania i dowodowego weryfikowania opisu stanu faktycznego/zdarzenia przyszłego, ani też do udzielania interpretacji w obszarze regulacji prawnych nieprzedstawionych w stanowisku wnioskodawcy odnośnie podatkowej kwalifikacji danego stanu faktycznego (wyrok NSA z dnia 29 lutego 2011 r., sygn. akt II FSK 1523/10, dostępny w internetowej bazie orzeczeń na stronie orzeczenia.nsa.gov.pl).

Pouczenia:

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 Olsztynie w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie albo, o którym mowa w art. 3 § 2 pkt 4a (art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi).

Stosownie do treści art. 57a wyżej cytowanej ustawy skarga na pisemną interpretację przepisów prawa podatkowego wydaną w indywidualnej sprawie, opinię zabezpieczającą i odmowę wydania opinii zabezpieczającej może być oparta wyłącznie na zarzucie naruszenia przepisów postępowania, dopuszczeniu się błędu wykładni lub niewłaściwej oceny co do zastosowania przepisu prawa materialnego. Sąd Administracyjny jest związany zarzutami skargi oraz powołaną podstawą prawną.

Skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie, bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania jest przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ww. ustawy).

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

Z up. BURMISTRZA
inż. Stanisław Kieruzel
ZASTĘPCA BURMISTRZA