PREZYDENT MIASTA POZNANIA

POZnań*

Nr sprawy: Fn-VIII.310.7.2013
Lotus: 08101300314

Poznań, 07 października 2013r.

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA PRAWA PODATKOWEGO

Prezydent Miasta Poznania na podstawie art. 14j § 1 i § 3 w związku z art. 14b i 14c ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. Ordynacja Podatkowa (t.j. Dz. U. 2012r., poz. 749 ze zm.) stwierdza, że stanowisko . przedstawione we wniosku z dnia 19 lipca 2013r. o wydanie interpretacji indywidualnej w sprawie zastosowania prawa dotyczącego opodatkowania parkingu wraz z łącznikami dla pieszych zlokalizowanych nad torami kolejowymi oraz prowadząca do niego rampa dojazdowa będą dla celów opodatkowania podatkiem od nieruchomości traktowane jako budowle tj. podatek będzie wyliczony w oparciu o zasady wynikające z art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych - jest prawidłowe.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 19 lipca 2013. uzupełnionym dnia 16 września 2013r.
zwróciły się, zgodnie z art. 14b ustawy Ordynacji podatkowej, o wydanie interpretacji indywidualnej w sprawie opodatkowania podatkiem od nieruchomości nowo wybudowanego parkingu wraz z łącznikami dla pieszych zlokalizowanych nad torami kolejowymi oraz prowadzącej do niego rampy dojazdowej.

we współpracy z realizują przedsięwzięcie inwestycyjne w zakresie stworzenia na stacji będzie składać się z kilku obiektów tj: nowego budynku dworca , terminala autobusowego. budynku centrum handlowo-rozrywkowego oraz wielopoziomowego parkingu nadziemnego zlokalizowanego nad torami i peronami dworca kolejowego wraz z rampą wjazdową. Każdy z wymienionych powyżej obiektów będzie samodzielny architektonicznie, jednak będą istniały pomiędzy nimi połączenia funkcjonalne (np. przejścia, schody). Budynek nowego dworca oraz obiekt budowanego obecnie parkingu wielopoziomowego wraz z większą częścią prowadzącej do niego rampy wjazdowej zlokalizowane są na gruntach oddanych w użytkowanie wieczyste na rzecz Natomiast Centrum wraz z terminalem autobusowym oraz niewielkim fragmentem rampy wjazdowej do parkingu wielopoziomowego znajdują się na gruntach oddanych w użytkowanie wieczyste na rzecz Realizacja inwestycji następuje etapami.

Urząd Miasta Poznania, Wydział Finansowy, Oddział Podatku Od Nieruchomości Osób Prawnych, ul. Słowackiego 22,60-823 Poznań
tel. +48 61 878 46 15, fax +48 61787 46 28, fn@um.poznan.pl, www.poznan.pl

Na chwilę obecną ukończona została budowa nowego budynku dworca który został dopuszczony do użytku w 2012 r., natomiast do końca 2013 r. zostanie ukończona budowa budynku Centrum wraz z terminalem W 2013 r. planowane jest także ukończenie budowy parkingu wielopoziomowego nad torami kolejowymi oraz prowadzącej do niego rampy dojazdowej, które to obiekty są przedmiotem niniejszego wniosku. Będą one zatem stanowić przedmiot opodatkowania podatkiem od nieruchomości od 1 stycznia 2014 r.
Obiekty nowego dworca , Centrum oraz parkingu wielopoziomowego stanowią niezależne od siebie obiekty budowlane. Parking wielopoziomowy będzie usytuowany wzdłuż starego budynku dworca oraz w bezpośrednim sąsiedztwie nowego dworca oraz Centrum. Obiekt ten zostanie wzniesiony nad torami kolejowymi na słupach opartych na stopach fundamentowych. Parking wielopoziomowy będzie pełnił swoją funkcję na trzech poziomach: na wysokości +7,00 m (strop nad torami kolejowymi), na wysokości +10,5 m (antresola) oraz na dachu obiektu na wysokości +14,00 m. Miejsca parkingowe na poziomach +7,00 m oraz +10,5 m będą zadaszone (funkcję dachu będzie pełnić strop kolejnego poziomu), natomiast parking na poziomie +14,00 m nie będzie zadaszony, a w istocie będzie stanowił dach całego obiektu. Parking wielopoziomowy, co do zasady, nie będzie posiadał ścian zewnętrznych. Wyjątkiem od tej zasady są ściany, które muszą zostać wzniesione w miejscach, gdzie obiekt sąsiaduje z budynkami starego i nowego dworca kolejowego z uwagi na wymogi ochrony przeciwpożarowej. Wynika to z charakterystyki obiektu typowej dla garaży otwartych zdefiniowanej w warunkach technicznych dla obiektów budowlanych. Ściana od strony starego dworca znajduje się tylko z jednej strony obiektu i osłania tylko ok. połowy długości tej strony, do tego będzie ona wykonana tylko na poziomie +14,00 m mając wysokość około 2 m (należy jednak zwrócić uwagę, że poziom +14,00 m jest niezadaszony zatem ściana nie będzie łączyć podłogi z jakimkolwiek stropem). Natomiast ściana od strony nowego dworca kolejowego osłania obiekt na poziomach +7,00 m i + 10,50 m na całej wysokości, a na poziomie +14,00 m do wysokości 2 metrów. Poza tymi ścianami, które zasłaniają elewację obiektu jedynie w niewielkim stopniu, elewacja obiektu nie jest przysłonięta innymi ścianami, a kolejne poziomy są wsparte wyłącznie na słupach nośnych równomiernie rozlokowanych na poszczególnych poziomach. Natomiast w celu uniknięcia wypadnięcia pojazdów poza krawędź obiektu, na każdym z poziomów zamontowane zostaną stalowe bariery i balustrady ochronne o wysokości 1,30 m przykręcone do elementów konstrukcyjnych obiektu. W miejscu, gdzie parking będzie przebiegał nad trakcją torową bariery będą miały charakter pełny. Bariery nie są jednak ścianami (lub innymi pełnymi przegrodami budowlanymi), nie będą stanowić izolacji przed warunkami atmosferycznymi panującymi na zewnątrz, nie będą też ograniczać dostępu światła słonecznego, ani wydzielać przestrzeni wewnątrz obiektu od przestrzeni na zewnątrz. Tym samym przestrzeń parkingu wielopoziomowego, poza fragmentarycznym osłonięciem ścianami w niektórych miejscach, na każdym z poziomów będzie otwarta, tj. niewydzielona z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych. W niektórych miejscach, zwłaszcza od strony
obiekt parkingu wielopoziomowego będzie fragmentarycznie przesłonięty elementami ozdobnymi, tj. pionowymi paskami blachy uformowanymi w różne kształty. Elementy te nie będą jednak pełniły funkcji ścian. Nie będą bowiem izolowały miejsc parkingowych przed warunkami atmosferycznymi z zewnątrz, nie będą przesłoną dla światła słonecznego oraz nie będą pełną przegrodą, gdyż pomiędzy nimi będą puste przestrzenie. Będą one jedynie pełnić funkcję ozdobną jako część fasady, dopasowując formę architektoniczną parkingu wielopoziomowego do sąsiadujących budynków starego i nowego dworca Wewnątrz obiektu, w celu umożliwienia poruszania się po nim osób parkujących pojazdy, będą umieszczone schody łączące poszczególne poziomy oraz umożliwiające zejście na poziom gruntu, tj. do peronów i torów, nad którymi będzie wznosił się parking. W konstrukcji zostało także przewidzianych siedem świetlików dostarczających światło na

poziom peronów. Z przyczyn technicznych związanymi z ochroną przeciwpożarową, szyby wind oraz klatki schodowe i pomieszczenia techniczne będą osłonięte ścianami zewnętrznymi. Ściankami zapobiegającymi przed wypadnięciem będą także osłonięte świetliki. Z poziomu +7,00 m oraz +14,00 m będzie możliwe przejście do budynku nowego dworca oraz budynku Centrum poprzez łączniki dla pieszych, posadowione w oparciu o krawędź parkingu oraz krawędź sąsiadującego budynku. Kładki te nie będą istotnym elementem z punktu widzenia konstrukcji parkingu wielopoziomowego, a jedynie mają ułatwić spełnianie przez ten obiekt jego funkcji pomocniczej względem dworca oraz Centrum. W celu umożliwienia komfortowego przejścia pieszych oraz ewakuacji, łączniki te będą obudowane i zadaszone.

Parking nie będzie posiadał żadnego innego niż przedmiotowe łączniki dla pieszych połączenia z Centrum ani budynkiem dworca . Dojazd do niego będzie prowadził przez wzniesioną w tym celu rampę zewnętrzną. Rampa ta z poziomu gruntu, gdzie będzie łączyła się z drogą biegnącą wzdłuż elewacji wschodniej budynku Centrum, będzie prowadziła bezpośrednio na poziomy +7,00 m oraz +14,00 m. Droga na rampie w pierwszym jej odcinku będzie wspólna dla obu poziomów (droga dwukierunkowa, po 2 pasy ruchu w każdą stronę rozdzielone wyspą), natomiast w końcowym odcinku rampy nastąpi jej rozdzielenie na dwa poziomy. Dojazd i wyjazd z poziomu +7,00 m rampa będzie zapewniała poprzez dwie jednokierunkowe, jednopasmowe drogi, natomiast do i z poziomu +14,00 m będzie prowadzić zlokalizowana na rampie droga dwukierunkowa z jednym pasem ruchu w każdą stronę. Natomiast dojazd i wyjazd z poziomu +10,5 m będzie możliwy przez rampy wewnętrzne, łączące poszczególne poziomy. Rampa zewnętrzna będzie konstrukcją posadowioną na gruncie na betonowych słupach. W całości będzie zajęta pod drogę prowadzącą do parkingu wielopoziomowego, nie będzie zadaszona ani nie będzie posiadać ścian, a jedynie barierki zapobiegające wypadnięciu poza jej krawędź. Jedyny obiekt budowlany, z którym będzie połączona, to parking wielopoziomowy. W szczególności nie będzie ona miała żadnego połączenia z budynkiem Centrum ani z budynkiem nowego dworca kolejowego, a jej jedyną funkcją będzie umożliwienie dojazdu do parkingu wielopoziomowego z drogi znajdującej się przy

Parking wielopoziomowy oraz część prowadzącej do niego rampy będą wzniesione przez na gruncie, którego użytkownikiem wieczystym jest . (parking będzie zlokalizowany na działkach o nr 3/20 oraz 3/25, natomiast rampa będzie wzniesiona nie tylko na tej działce, ale również na działkach o nr 3/24, 3/25 oraz 3/34).

Z wymienionych powyżej działek, działka nr 3/24 znajduje się w użytkowaniu wieczystym Spółki , użytkownikiem wieczystym pozostałych jest natomiast

Wzniesienie całości tych obiektów przez będzie możliwe z uwagi na ustanowienie na nieruchomościach obejmujących ww. działki (z wyjątkiem działki 3/24, do której tytuł przysługuje odpłatnej służebności gruntowej, której treścią jest prawo do wybudowania parkingu i rampy oraz prawo do ich użytkowania oraz pobierania pożytków. Ustanowienie służebności oraz zasad jej wykonywania oraz odpłatności nastąpiło w drodze aktu notarialnego w dniu wraz ze wzniesieniem ww. obiektów, prawo własności do parkingu oraz przejść dla pieszych, a także części rampy wjazdowej będzie przysługiwać jako podmiotowi będącemu użytkownikiem wieczystym gruntu. Wynika to z art. 235 § 1 i § 2 Kodeksu Cywilnego, a także znajduje potwierdzenie w uchwale Sądu Najwyższego z 25 listopada 2011 r. Dlatego też jako użytkownik wieczysty gruntu oraz właściciel wzniesionych na nim obiektów, będzie podatnikiem podatku od nieruchomości od parkingu wraz z łącznikami dla pieszych oraz rampy wjazdowej.

Zdaniem Wnioskodawcy parking wraz z łącznikami dla pieszych zlokalizowany nad torami kolejowymi oraz prowadząca do niego rampa dojazdowa dla celów opodatkowania podatkiem od nieruchomości będą traktowane jako **budowle**, tj. podatek będzie wyliczany w oparciu o zasady wynikając z art. 4 ust.1 pkt 3 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.
W ocenie Spółki zarówno parking, jak i rampa, nie spełniają natomiast koniecznej z punktu widzenia kwalifikacji jako budynek przesłanki wydzielenia z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych, bowiem brak jest oddzielenia przestrzeni wewnątrz obiektu od przestrzeni na zewnątrz. Konstrukcja parkingu wielopoziomowego zasadniczo nie przewiduje bowiem przegród budowlanych wydzielających obiekt z przestrzeni. Przegrody takie występują jedynie w sąsiedztwie dwóch innych obiektów (z uwagi na przepisy przeciwpożarowe) oraz w odniesieniu do szybów windowych i klatek schodowych i niewielkich pomieszczeń technicznych. Nie pełnią one jednak funkcji wydzielenia z przestrzeni obiektu parkingu wielopoziomowego. Ściany w sąsiedztwie innych obiektów osłaniają bowiem tylko fragmenty dwóch boków obiektu pozostawiając resztę krawędzi poszczególnych poziomów obiektu otwartą. Ściany w obrębie klatek schodowych i wind stanowią natomiast jedynie osłonę danego szybu windowego lub schodów. Przestrzeń pomiędzy podłogą na danym poziomie parkingu a stropem będzie otwarta i niewydzielona z przestrzeni. Znajdujące się tam słupy konstrukcyjne nie będą pełniły żadnej funkcji osłaniającej lub wygradzającej. Przy krawędzi stropów parkingu będą ustawione bariery ochronne w celu zabezpieczenia przed wypadnięciem pojazdów, jednak nie będą one pełniły funkcji przegród budowlanych, gdyż nie powodują one oddzielenia i zamknięcia przestrzeni wewnątrz parkingu oraz nie zabezpieczają przed wpływem zewnętrznych warunków atmosferycznych. Poza zadaszeniem, parking nie będzie posiadał osłony przed warunkami atmosferycznymi, a jego przestrzeń będzie otwarta oraz niewydzielona od przestrzeni poza obiektem. Natomiast rampa wjazdowa nie będzie posiadać ani zadaszenia, ani jakichkolwiek ścian, a jedynie bariery zapobiegające wypadnięciu pojazdów poza krawędzie rampy.
Powyższe oznacza, że parking jak i rampa nie spełniają wszystkich koniecznych przesłanek do uznania ich za budynek, a zatem nie mogą zostać zakwalifikowane jako takie obiekty. W związku z tym, że nie stanowią one również obiektów małej architektury w rozumieniu Prawa budowlanego, a są obiektami budowlanymi będącymi wynikiem procesu budowlanego, to zdaniem Wnioskodawcy stanowią one budowle w rozumieniu ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Zapytanie dotyczyło wątpliwości czy parking wraz z łącznikami dla pieszych zlokalizowanych nad torami kolejowymi oraz prowadząca do niego rampa dojazdowa będą dla celów opodatkowania podatkiem od nieruchomości traktowane jako **budowle** tj. podatek będzie wyliczony w oparciu o zasady wynikające z art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

Uznając stanowisko Strony za prawidłowe zważono co następuje.

W myśl art. 1a ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. ustawy z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych t.j. Dz.U. z 2010 Nr 95, poz. 613 ze zm.) pojęcie budynek oznacza obiekt budowlany w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach. Skoro powołany przepis odsyła do ustawy Prawo budowlane, to należy sprawdzić definicję budynku zawartą w tymże akcie prawnym. W myśl art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2010.243.1623 ze zm.), ilekroć w ustawie jest mowa o budynku, należy przez to rozumieć taki obiekt budowlany, który jest trwale

związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach.
Zestawiwszy ze sobą przepisy – art. 1a ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych oraz art. 3 pkt 2 Prawa budowlanego - nie można mieć wątpliwości, że aby obiekt budowlany uznać za budynek, to obiekt ten musi być wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych. Wydzielenie z przestrzeni sprowadza się do wyodrębnienia ograniczonego fragmentu z nieograniczonego otoczenia, a granice tej ograniczonej części zwykle są pionowymi i poziomymi płaszczyznami. Dopuszczalne jest, by płaszczyzny te nie były całkowicie jednolite, jednak w każdym przypadku muszą wyraźnie wyodrębniać możliwą do zdefiniowania część przestrzeni. Przegrody takie winny być ujęte w procesie budowlanym, począwszy od etapu projektowania i co do zasady muszą oddzielać budynek od przestrzeni z każdej ze stron. Stanowisko powyższe znajduje pełne potwierdzenie w dotychczasowej linii orzecznictwa sądowo - administracyjnego, na co przytoczyć można m.in. wyrok NSA z dnia 12 kwietnia 2011r. sygn. akt II FSK 2014/09, wyrok WSA w Olsztynie z dnia 18 września 2008r., sygn. akt I SA/Ol 294/08, wyrok WSA w Gliwicach z dnia 4 marca 2009 r., sygn. Akt I SA/Gl 885/08; wyrok WSA w Poznaniu z dnia 17 września 2009 r., sygn. akt III SA/Po 46/09; wyrok WSA w Krakowie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. akt I SA/Kr 1598/09; wyrok NSA z dnia 12 kwietnia 2011 r., II FSK 2014/09; wyrok WSA w Krakowie z dnia 7 stycznia 2010 r., I SA/Kr 1598/09; wyrok WSA w Gliwicach z dnia 7 lutego 2012r., I SA/GL 604/11; czy też wyrok WSA w Kielcach z dnia 24 maja 2012 r., I SA/Ke 172/12.
Z przedstawionego przez Wnioskodawcę opisu wynika, że parking nie jest wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych. Biorąc więc pod uwagę literalne brzmienie art. 1a ust.1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych oraz art. 3 pkt 2 Prawa budowlanego można uznać, iż nie jest to budynek w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, wobec czego przedmiotowy parking wraz z łącznikami dla pieszych zlokalizowany nad torami kolejowymi oraz prowadzącą do niego rampą, można zakwalifikować jako budowlę.

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 Poznaniu ul. Ratajczaka 10/12 61-815 Poznań, po uprzednim wezwaniu na piśmie organu, który wydał interpretację w terminie 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o jej wydaniu-do usunięcia naruszenia prawa (art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – t.j. Dz. U.z 2012r. poz. 270). Skargę do WSA wnosi się (w dwóch egzemplarzach – art. 47 ww. ustawy) w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ nie udzielił odpowiedzi na wezwanie, w terminie sześćdziesięciu dni od dnia wniesienia tego wezwania (art. 53 § 2 ww. ustawy).
Skargę wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie lub bezczynność są przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ww. ustawy) na adres: Urząd Miasta Poznania Wydział Finansowy Oddział Podatku od Nieruchomości Osób Prawnych ul. Słowackiego 22, 60-823 Poznań.

z up. PREZYDENTA MIASTA