



PREZYDENT MIASTA OPOLA



800
LAT
OPOLA

POL-WP.3120.00112.2017

Opole, dnia 16.10.2017 r.

POL-WP.KW-00247/17

Reprezentowana przez Pełnomocnika
ogólnego:

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA PRZEPISÓW PRAWA PODATKOWEGO

Prezydent Miasta Opola działając na podstawie art. 14j § 1 w związku z art. 14b, 14c i 14d ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja Podatkowa (tekst jedn.: Dz. U. 2017 r., poz. 201 ze zm.) uznaje, że stanowisko przedstawione przez Spółkę we wniosku z dnia 11 lipca 2017 r. (data wpływu 18.07.2017 r.) o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od nieruchomości z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1785) w odniesieniu do przedstawionego stanu faktycznego oraz zdarzenia przyszłego co do pytania 1 – jest prawidłowe, co do pytania 2 – jest nieprawidłowe.

UZASADNIENIE

W dniu 18 lipca 2017 roku wpłynął do Prezydenta Miasta Opola wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w przedmiocie zwolnienia z podatku od nieruchomości boczniczy kolejowej będącej w użytkowaniu

w zakresie art. 7
ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1785)

OPIS STANU FAKTYCZNEGO WYNIKAJĄCY Z WNIOSKU

W wyżej wymienionym wniosku przedstawiono następujący stan faktyczny: przedmiotowa bocznicą kolejową odgałęzia się w stacji od toru wjazdowego , rozjazdem nr linii kolejowej nr

Bocznicą kolejową posiada linie kolejowe normalnotorowe o szerokości torów 1435 mm i nie są one wykorzystywane do przewozu osób. Dalej Wnioskodawca informuje, że jako użytkownik bocznic kolejowej posiada świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które potwierdza zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznicach. Poza tym Spółka dysponuje świadectwami dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych oraz budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego. Ponadto dla przedmiotowej bocznic kolejowej sporządzony został Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej

który został uzgodniony z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej , za pośrednictwem którego bocznic kolejowa Spółki została włączona do sieci kolejowej . Spółka podaje, że „*ruch pociągów pomiędzy bocznicą kolejową, a stacją może odbywać się pociągami licencjonowanych przewoźników kolejowych, po torach wjazdowo-wyjazdowych oraz stacji zdawczo-odbiorczej. Bocznic kolejowa jest*

udostępniana różnym przewoźnikom kolejowym w celu dokonywania przejazdów pociągów i innych pojazdów kolejowych w zakresie przywozu i wywozu towarów niezbędnych w działalności gospodarczej Spółki, jak i w celu obsługi podmiotów sąsiadujących.” Wnioskodawca we wniosku stwierdza, że „*licencjonowani przewoźnicy kolejowi dokonują przejazdów pociągami na bocznic kolejowej Spółki oraz w celu obsługi podmiotów zewnętrznych, które z uwagi na sąsiedztwo bocznic kolejowej*

mogą wykorzystywać transport kolejowy do własnej działalności gospodarczej (...) bocznic kolejowa Spółki jest również udostępniana przewoźnikom kolejowym wynajętym przez inny podmiot w celu umożliwienia zrealizowania dostaw”. Wnioskodawca podaje, że wyżej wspomniana bocznic kolejowa będzie wykorzystywana również w przyszłości w podobny sposób, oraz informuje, że jest ona położona na kilkunastu działkach ewidencyjnych, które to działki są sklasyfikowane w ewidencji gruntów i budynków w różny sposób, nie tylko jako tereny kolejowe –TK, ale są to między innymi grunty orne lub łąki. Elementy infrastruktury kolejowej w niektórych przypadkach zajmują od kilku do kilkunastu procent powierzchni tych działek, ponadto część ich powierzchni mogą zajmować budynki lub budowle nie mające związku z infrastrukturą kolejową.

skierowało do organu podatkowego dwa zapytania:

- 1) Czy bocznic kolejowa , stanowiąca infrastrukturę kolejową oraz udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, podlega od stycznia 2017 roku zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości z przepisu art. 7 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 71; dalej: UPiOL)?

- 2) Czy zwolnienie w podatku od nieruchomości z przepisu art.7 ust. 1 pkt 1 UPiOL obejmuje całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej?

STANOWISKO WNIOSKODAWCY WRAZ Z UZASADNIENIEM

Zdaniem Spółki:

- 1) „Bocznica kolejowa” podlega od 1 stycznia 2017 roku zwolnieniu w podatku od nieruchomości, gdyż wypełnione zostały wszystkie przesłanki z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL, mianowicie stanowi infrastrukturę kolejową i jest udostępniana licencjonowanym przewoźnikom kolejowym.
- 2) Zwolnieniu w podatku od nieruchomości z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL podlegają całe działki ewidencyjne, na których faktycznie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej”.

Wnioskodawca argumentuje swoje stanowisko w następujący sposób: z dniem 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 kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Aby zdefiniować elementy wchodzące w skład infrastruktury kolejowej należy powołać się na art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727; dalej UTK), który stwierdza, że jako infrastrukturę kolejową należy rozumieć elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy. Wyżej wymieniony załącznik wskazuje, że 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 inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

- 5) *nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;*
- 6) *perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;*
- 7) *rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;*
- 8) *drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;*
- 9) *przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;*
- 10) *systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;*
- 11) *urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;*
- 12) ***grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.***

Spółka podnosi, że wypełnia przesłanki zwolnienia od podatku od nieruchomości - w szczególności udostępnia przedmiotową bocznice kolejową licencjonowanym przewoźnikom kolejowym (dokonywana jest czynność faktyczna) w celu realizacji potrzeb samej Spółki, a także udostępnia ją licencjonowanym przewoźnikom w celu realizacji potrzeb innych podmiotów. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 UTK przewoźnikami kolejowymi są przedsiębiorcy uprawnieni na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej. Licencjonowani przewoźnicy wykonują przejazdy i manewry po infrastrukturze bocznicy kolejowej pociągami oraz innymi pojazdami kolejowymi.

Wnioskodawca jednocześnie informuje, że nie spełnia pozostałych dwóch przesłanek, tzn. wyżej wymieniona bocznica nie jest wykorzystywana do przewozu osób, a szerokość torów wynosi 1435 mm (nie jest większa).

wskazuje, że zwolnieniu od podatku od nieruchomości od dnia 1 stycznia 2017 roku podlegać będą **całe działki ewidencyjne**, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej wymienione w załączniku nr 1 UTK. Ponieważ ustawodawca nie odniósł się do sposobu ich kwalifikacji w ewidencji gruntów i budynków Spółka przyjmuje literalne brzmienie pkt 12 załącznika nr 1 UTK - tym samym w skład infrastruktury kolejowej wchodzi grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11. Spółka podnosi, że wykreślono zapis z art. 7 ust.1 UPiOL zapis, że zwolnieniu od podatku podlegały grunty zajęte bezpośrednio pod budowle kolejowe, a działki ewidencyjne należy rozumieć jako *ciągły obszar gruntu, położony w granicach jednego*

obrębu, jednorodny pod względem prawnym, wydzielony z otoczenia za pomocą linii granicznych (§ 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków – tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1034 ze zm.). Spółka argumentuje, że zwolnienie z podatku od nieruchomości powinno działać na takich samych zasadach jak zwolnienie z opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego z przepisu art. 8 UTK, według którego grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Kwestia zwolnienia z podatku od nieruchomości gruntów powinna zostać rozwiązana w analogiczny sposób.

Pismem z dnia 18 września 2017 roku Prezydent Miasta Opola wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia opisu stanu faktycznego zawartego we wniosku o wydanie indywidualnej interpretacji przepisów prawa podatkowego. Organ powziął wątpliwość co do sformułowania, w którym Spółka informuje, że oprócz torów dojazdowych, stacji zdawczo-odbiorczej bocznic kolejowa Spółki zawiera kilkanaście innych torów rozchodzących się po terenie całej elektrowni, po których wykonywane są manewry jedynie przez Spółkę. W związku z tym skierowano do _____ zapytanie, czy w skład przedmiotowej bocznic kolejowej Spółka nie zalicza gruntów, budynków i budowli stanowiących infrastrukturę prywatną, która nie podlega regulacji przez UTK. Pismem z dnia 28 września 2017 roku Wnioskodawca wykazał działki ewidencyjne, na których zlokalizowana jest bocznic kolejowa Spółki oraz budowle znajdujące się na nich oraz podkreślił, że tory znajdujące się na w/w działkach nie stanowią transportu wewnątrzzakładowego, a pojazdy kolejowe (wagony kolejowe) realizujące przewozy na potrzeby Spółki wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstwa.

STANOWISKO ORGANU PODATKOWEGO

Dokonując szczegółowej analizy opisu przedstawionego przez _____ stanu faktycznego i obowiązującego od dnia 1 stycznia 2017 roku stanu prawnego w zakresie art. 7 ust.1 pkt 1 UPiOL organ podatkowy stwierdza co następuje: stanowisko Wnioskodawcy co do pierwszego zapytania, czy bocznic kolejowa

_____ podlega zwolnieniu z opodatkowania podatkiem od nieruchomości **jest prawidłowe.** W poprzednim stanie prawnym istniały wątpliwości co do kwalifikacji bocznic kolejowych jako infrastruktury kolejowej. Obecnie zwolnieniu z podatku od nieruchomości podlegają nie tylko budowle, ale również grunty i budynki wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym, która: jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub jest wykorzystywana do przewozu osób, lub tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 10 UTK bocznic kolejowa 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.* Zatem przedmiotowa bocznic kolejowa niewątpliwie wchodzi w skład infrastruktury kolejowej na mocy załącznika nr 1 UTK, który został przytoczony wyżej w piśmie, poza tym Spółka wypełnia jedną z trzech dodatkowych przesłanek, tzn. udostępnia bocznicę licencjonowanym przewoźnikom kolejowym. Nie mają natomiast zastosowania pozostałe dwie przesłanki – nie jest ona

wykorzystywana do przewozu osób, a szerokość torów nie przekracza 1435 mm. Jednak do skorzystania ze zwolnienia podatnika uprawnia spełnienie jednej z wyżej wymienionych – w tym przypadku będzie to **udostępnienie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym**.

W kwestii drugiego z postawionych przez Wnioskodawcę pytań organ podatkowy stwierdza, że stanowisko **jest nieprawidłowe**. Przytaczając treść pkt 12 załącznika nr 1 UTK Wnioskodawca konkluduje, że zwolnieniu z podatku od nieruchomości podlegają całe działki ewidencyjne bez względu na sposób ich kwalifikacji w ewidencji gruntów i budynków. W ocenie opiniującego taki sposób interpretacji jest sprzeczny z celem tej regulacji, a także zasadami, którymi należy kierować się przy dokonywaniu zwolnień podatkowych.

Analizując obecny stan prawny na wstępie podkreślić należy, że organ podatkowy prowadząc postępowanie w zakresie wymierzenia podatku, czy zwolnienia podatkowego posługuje się danymi zawartymi w ewidencji gruntów i budynków. Jest niejako nimi związany. Na mocy art. 21 ustawy z dnia 17 maja 1989 roku – Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1629) „*podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, wymiaru podatków i świadczeń, oznaczania nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami oraz ewidencji gospodarstw rolnych stanowią dane zawarte w ewidencji gruntów i budynków*”. Dalej powołując się na pkt 19 załącznika nr 6 rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1034 ze zm.) do **terenów kolejowych** zalicza się grunty zajęte pod budowlę i inne urządzenia przeznaczone do wykonywania i obsługi ruchu kolejowego: torowiska kolejowe, stacje rampy, magazyny, bocznice kolejowe itp. Wyżej wymienione tereny mają oznaczenie Tk – i odpowiadają one rzeczywistemu przeznaczeniu gruntów. Wątpliwe zatem wydaje się zwolnienie z opodatkowania gruntów, które sklasyfikowane są w ewidencji gruntów i budynków w inny sposób (np., jako grunty orne, łąki albo tereny przemysłowe), które nie są zajęte pod infrastrukturę kolejową. W wyroku NSA z dnia 29 czerwca 2006 roku, II FSK 842/05 stwierdza się, że w świetle art. 21 ustawy z dnia 17 maja 1989 roku – Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287 z późn. zm.), organy podatkowe ustalające wysokość zobowiązań w podatku od nieruchomości nie są uprawnione do przyjęcia innej podstawy wymiaru podatku niż dane wskazane w ewidencji gruntów. Zbliżony pogląd prezentuje wyrok NSA z dnia 7 lutego 2006 roku, II FSK 1332/05 oraz z wyroku WSA w Warszawie z dnia 28 października 2004 roku, III SA 3016/0. Organ podatkowy jest zobowiązany prowadząc postępowanie, uwzględnić dane wynikające z ewidencji gruntów i budynków – *decydujące znaczenie przy opodatkowaniu gruntów mają więc dane wynikające z ewidencji gruntów i budynków, a nie to, co faktycznie znajduje się na gruncie (...)*. [Etel Leonard, Podatek od nieruchomości. Komentarz, Opublikowano: LEX 2012].

Kolejną ważną kwestią jaką należy podnieść jest stanowisko panujące w orzecznictwie w przedmiocie zwolnień podatkowych, a mianowicie, że nie mogą one być interpretowane rozszerzająco, czego dowodem jest wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku z dnia 15 lutego 2017 roku I SA/Gd 1369/16 – *wykładnia art. 7 ust. 1 pkt 2 u.p.o.l. powinna być dokonywana z uwzględnieniem faktu, że jest to przepis szczególny, ustanawiający wyjątek od zasady powszechności opodatkowania podatkiem od nieruchomości wszystkich gruntów, budynków i budowli. Stąd przepis ten powinien być wykładany przy*

zastosowaniu wykładni literalnej "zawężającej". W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 12 marca 2013 roku, I SA/Bd 12/13 czytamy – powszechnie przyjmuje się, że wyjątkowy charakter zwolnień podatkowych nie zezwala na rozszerzającą wykładnię przepisów, z których one wynikają.

Wnioskodawca podaje, że elementy infrastruktury kolejowej zajmują niekiedy zaledwie kilka lub kilkanaście procent powierzchni działki. Ponadto znajdują się na nich budynki lub budowle niezwiązane z infrastrukturą kolejową – przyjmując zatem sposób interpretacji Spółki – grunty znajdujące się pod tymi obiektami również doznawałyby zwolnienia, co skutkuje nierównym traktowaniem podatników znajdujących się w takich samych stanach prawnych. W takim przypadku właściciel działki, na której znajdowałby się niewielki nawet fragment infrastruktury korzystałby ze zwolnienia, nawet gdyby budynek lub budowla nie miał z nią żadnego związku. Podmiot ten doznawałby ulgi, a każdy inny podatnik nie mógłby skorzystać z tego uprawnienia. Konkludując dwa różne podmioty posiadające budynki lub budowle nie zajęte bezpośrednio pod infrastrukturę kolejową doznawałyby różnicowania, a taka interpretacja przepisów byłaby niezgodna z zasadami konstytucyjnymi – w szczególności z zasadą demokratycznego państwa prawnego i zasada równości. Zgodnie z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz. U. 1997, Nr 78, poz. 483) [zasada demokratycznego państwa prawa; zasada sprawiedliwości społecznej] *Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej* oraz art. 32 [zasada równości; zasada dyskryminacji] *Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny.*

Organ podatkowy zobowiązany jest poruszyć zagadnienie infrastruktury prywatnej. Zgodnie z art. 3 ust.1 pkt 2 UTK przepisów ustawy nie stosuje się do transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną, czyli infrastrukturę kolejową wykorzystywaną wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób (art. 4 ust.1c UTK). Ponieważ w takim przypadku nie stosuje się ustawy o transporcie kolejowym, tym samym następuje brak możliwości skorzystania ze zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 UPiOL.

Niniejsza interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę oraz stanu prawnego obowiązującego w dniu jej wydania.

POUCZENIE

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 terminie trzydziestu dni od daty doręczenia skarżącemu rozstrzygnięcia. Zgodnie z art. 57a ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 roku Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi - (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz.

1369 ze zm.) 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 wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie lub bezczynność są przedmiotem skargi.

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

z up. Prezydenta Miasta

Maciej Wujec
z-ca Prezydenta Miasta