



DTK.III.4603.44.2015.2

NK: 126625/15

dot.: BPS/KGN-042/7/15  
NK: 110143/15

Pan  
**Marek Ziółkowski**  
Przewodniczący  
Komisji Gospodarki Narodowej  
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Przewodniczący*

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podjęło szereg działań zmierzających do poprawy pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego w procesie przewozu osób i towarów. W szczególności resort podjął działania zmierzające do sprawnego wdrożenia inwestycji, które wsparte zostaną środkami Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2014 - 2020 (z kwalifikowalnością wydatków do roku 2023).

Nowa perspektywa finansowa UE to szansa dalszego rozwoju sektora kolejowego. Mając na uwadze dotychczas zrealizowane inwestycje, w szczególności zaś projekty wdrażane ze środków perspektywy finansowej 2007 – 2013, określono cztery zasadnicze priorytety rozwoju linii kolejowych w kolejnych latach:

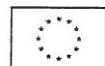
- I. zaoferowanie przewoźnikom kolejowym podwyższonych parametrów technicznych infrastruktury;
- II. przyspieszenie procesu poprawy stanu infrastruktury oraz ściślejszą koordynację prac inwestycyjnych i utrzymaniowych;
- III. podniesienie parametrów użytkowych ciągów towarowych;
- IV. zapewnienie stabilnego finansowania inwestycji kolejowych.

#### Ad. I.

Zaoferowanie przewoźnikom kolejowym podwyższonych parametrów technicznych infrastruktury nastąpi poprzez realizację inwestycji obejmujących:

- poprawę stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuację prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także stanowiących połączenia międzynarodowe,
- poprawę przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich,
- poprawę połączeń Warszawy z rejonami ważnymi dla obszarów o najniższej dostępności transportowej,
- poprawę połączeń między miastami wojewódzkimi, a także między innymi ważnymi ośrodkami gospodarczymi,
- wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
- odcinki istotne dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych,
- odcinki w ciągu "Magistrali Wschodniej": Rzeszów – Lublin – Białystok – Olsztyn.

Inwestycje priorytetowe realizowane z udziałem środków unijnych zostały ujęte w „Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu”, który określa cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014 - 2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).



## Ad. II

Przyspieszenie procesu poprawy stanu infrastruktury oraz ściślejsza koordynacja prac inwestycyjnych i utrzymaniowych realizowane będzie poprzez:

- ograniczenie ilości, przeciętnego czasu trwania i całkowitej długości zamknięć torowych wprowadzanych przez zarządcę w trakcie rozkładu jazdy pociągów,
- poprawę jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PKP PLK S.A. przewoźnikom.
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego w warunkach intensywnego frontu inwestycyjnego.

## Ad. III

Podniesienie parametrów użytkowych ciągów towarowych realizowane będzie poprzez:

- poprawę stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy,
- poprawę stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych,
- zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu,
- poprawę stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:
  - ✓ zapewniających omińnięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej (Katowic),
  - ✓ poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,
  - ✓ stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe.

Z punktu widzenia potrzeb ruchu towarowego, dodatkowe priorytety skoncentrowane zostaną na poprawie infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach między punktami generującymi największe jego natężenie oraz usprawniającymi prowadzenie pociągów towarowych (w tym tranzytem). W szczególności, uwzględnione będą powiązania występujące między aglomeracją górnośląską, a polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Istotne będzie również udrożnienie wąskich gardeł utrudniających prowadzenie ruchu pociągów towarowych na obszarze najbardziej zurbanizowanej aglomeracji górnośląskiej oraz zapewnienie poprawy jej połączenia z sąsiadującymi województwami. Z poprawy stanu technicznego sieci TEN-T, czy wdrażania ERTMS skorzystają zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i towarowi. Nastąpi również poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, między innymi dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego.

## Ad. IV

Priorytet czwarty, tj. zapewnienie stabilnego finansowania inwestycji kolejowych realizowany będzie w szczególności poprzez zapewnienie wkładu publicznego w wysokości gwarantującej zamknięcie finansowe projektów oraz położenie nacisku na terminowość i prawidłowość wydatkowania środków publicznych. W tym celu obecnie w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju opracowywany jest Krajowy Program Kolejowy 2014 – 2023 (dalej *KPK*).

Krajowy Program Kolejowy 2014 - 2023, jest dokumentem określającym zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Program zakłada maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej na sfinansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020, CEF, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych. Polska otrzymała deklarację wsparcia z budżetu Unii Europejskiej dla okresu 2014 – 2020 w wysokości około 39 mld zł na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Cel główny Programu obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez budowę spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych zapewniającej zahamowanie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach. Przyjęty cel główny wynika z zapisów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030).

Cele szczegółowe Krajowego Programu Kolejowego 2014-2023 obejmą:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

KPK zawiera poza listą inwestycji podstawowych również zestawienie projektów rezerwowych. Pojawienie się w toku wdrażania programów europejskich wolnej alokacji środków umożliwi realizację większej liczby zadań niż wskazano na liście podstawowej. Dla części zadań rezerwowych prowadzone są już prace przygotowawcze.

### **Wykorzystanie doświadczeń z lat ubiegłych**

W 2014 roku zostało przeprowadzone badanie ewaluacyjne dotyczące oceny stanu realizacji „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015” (dalej *WPIK*). Ewaluacja miała również na celu oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce oraz opracowanie rekomendacji dla perspektywy finansowej 2014 - 2020. Poza dokonaniem oceny stopnia wykonania *WPIK* zaproponowano szereg rekomendacji, zarówno w zakresie zmian prawnych, jak i w systemie zarządzania i monitoringu *WPIK* oraz kolejnych programów wieloletnich, czy też sposobu realizacji inwestycji i optymalizacji wykorzystania efektów inwestycji.

Zmiany w zakresie systemu zarządzania *WPIK* powinny obejmować:

- uelastycznienie *WPIK* oraz uproszczenie finansowania,
- zwiększenie przejrzystości systemu monitoringu realizacji *WPIK*,
- otwarcie finansowania budżetowego (a także prawa) na realizację projektów przez zarządców innych niż PKP PLK SA (spółki celowe samorządowe i rządowe),

oraz – w zakresie doskonalenia kształtu i sposobu realizacji inwestycji – m. in. przygotowanie „zapasu” projektów inwestycyjnych.

Wskazane w badaniu rekomendacje dotycząca zarówno kwestii ujętych w programie wieloletnim, jak i obszarów niezależnych zarówno od realizatora Programu, jak i organu nadzorującego, tj. ministra właściwego ds. transportu. Ewaluatorzy zwrócili uwagę również na inne zagadnienia, w tym m.in. uelastycznienie procedur związanych z decyzją środowiskową (w szczególności stworzenie uproszczonej procedury zmian w decyzji, na etapie tworzenia projektu budowlanego i wykonawczego), zmiany w sposobie zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony przed hałasem okolic linii kolejowych, czy zmiany w strukturach organizacyjnych PKP PLK S.A.

Podczas opracowywania *KPK* – programu wieloletniego będącego następcą i kontynuatorem *WPIK*, zostały uwzględnione propozycje usprawnień w zakresie zarządzania programem.

### **Inicjatywy legislacyjne**

Podstawą uchwalenia Krajowego Programu Kolejowego 2014 - 2023 jest znowelizowany art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.). Znowelizowany przepis uelastycznia m.in. proces dokonywania zmian w Programie, będących wynikiem realizacji procesu inwestycyjnego. W praktyce przepis ten umożliwi szybsze uzyskanie gwarancji finansowych dla danej inwestycji oraz przyczyni się do likwidacji zatorów płatniczych w procesie realizacji inwestycji. Aktualnie program wieloletni obejmuje (poza zakresem określonym w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju):

- listę wszystkich inwestycji na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł,
- zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

Dopiero szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego (określony w *KPK* jako dokument wykonawczy do *KPK*, dalej jako *DW KPK*) będzie zawierał rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji,



w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji programu, co jest nowością w stosunku do *WPIK. DW KPK* będzie zatwierdzany przez ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków UE z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego. Oznacza to, że zmiana w sposobie finansowania inwestycji nie będzie wymagała każdorazowo przedstawienia dokumentu pod obrady Rady Ministrów. W celu zapewnienia RM kontroli nad dokumentem najważniejsze zmiany (wprost określone w *KPK*) podlegać będą zatwierdzeniu w drodze uchwały RM. Pozostałe zaś zmiany podlegać będą akceptacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministrem Finansów.

Obok art. 38c znowelizowano również rozdział 2b ustawy o transporcie kolejowym, którym wprowadzono przyspieszoną ścieżkę administracyjną dla przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych. Nowelizacja rozdziału miała na celu doprecyzowanie przepisów budzących wątpliwości interpretacyjne poprzez jednoznaczne rozstrzygnięcie, że przy wydawaniu decyzji administracyjnych na podstawie przepisów tego rozdziału 2b, organy wydające powyższe decyzje nie stosują przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym, co oznacza w szczególności, że postanowienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie są dla tych organów wiążące.

W ustawie o transporcie kolejowym wprowadzono również zmiany w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej ze środków budżetu państwa, które zniosły ograniczenie finansowania z budżetu państwa do linii o znaczeniu państwowym. Oznacza to, że linie o znaczeniu „lokalnym” (linie nie należące do wykazu linii o znaczeniu państwowym) mogą być finansowane również ze środków budżetowych. Należy zaznaczyć, że PKP PLK SA jest zarządcą prawie 93% linii kolejowych w Polsce. Pozostałe należą do innych podmiotów, m.in. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o. (PKP SKM), PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o. o., czy właściciele kopalni. Inwestycje w zakresie przebudowy, modernizacji linii kolejowych w Polsce mogą ubiegać się o środki UE w ramach np. POIiŚ. W taki sposób finansowana jest budowa nowej linii przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. oraz modernizacja znacznych części linii należących do PKP SKM. Ponadto, istnieje możliwość finansowania zadań związanych z budową i przebudową linii kolejowych ze środków Funduszu Kolejowego. Z tych źródeł korzysta m.in. PKP SKM. W związku z powyższym zapewnione jest finansowanie ze środków publicznych zadań prowadzonych przez pozostałych zarządców, jak również linii nie będących liniami o znaczeniu państwowym.

## **Inicjatywy organizacyjne**

Sprawną realizacją inwestycji infrastrukturalnych zależy również w ogromnym stopniu od właściwego przygotowania jednostek odpowiedzialnych za ich realizację. Za realizację infrastrukturalnych inwestycji kolejowych odpowiedzialna jest przede wszystkim spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pełniąca rolę zarządcy infrastruktury.

W celu usprawnienia procesu inwestycyjnego, w tym właściwego przygotowania do realizacji projektów perspektywy finansowej 2014 – 2020 w 2014 r. rozpoczęto w PKP PLK S.A. intensywne działania służące lepszemu wykorzystaniu środków przewidzianych na modernizację linii kolejowych oraz przyspieszeniu i terminowemu zakończeniu prowadzonych inwestycji. W celu usprawnienia planowania inwestycji na kolejne lata, skutecznego bieżącego monitorowania prowadzonych już prac oraz aby skutecznie zrealizować zaplanowane inwestycje, wdrożono bądź kontynuowano realizację szeregu działań optymalizujących i usprawniających proces inwestycyjny:

- powołano samodzielne Regiony Inwestycyjne i wsparcie Centrali, zwiększając decyzyjność w regionie, zapewniając przejrzysty podział zadań i odpowiedzialności oraz wzrost efektywności działań. W zamian dotychczasowych Oddziałów Regionalnych powołano samodzielne regiony inwestycyjne: Północny, Centralny, Południowy, Śląski, Zachodni, Technologiczny. Przekazano do regionów kompetencje w podejmowaniu decyzji - przyspieszyło to tempo załatwiania spraw (wdrożenie narzędzi IT) a wyznaczenie jednoznacznej, klarownej odpowiedzialności oraz ujednoczenie procedur i standardów dla każdego ze zidentyfikowanych procesów pozwoliło na zachowanie zbieżności realizowanych inwestycji z harmonogramem. W centrali Centrum Realizacji Inwestycji, wydzielono zasoby wsparcia dla zadań inwestycyjnych w obszarach:

technologicznym (np. laboratoria), zamknięć torowych, dokumentacji, wycen inwestycyjnych czy robót dodatkowych. Komórki te centralnie koordynują i wspierają procesy około - inwestycyjne, w celu odciążenia zespołów realizujących projekty w terenie.

- utworzono Zespół ds. weryfikacji statusu i jakości harmonogramów inwestycji, którego pracownicy są odpowiedzialni za monitorowanie jakości harmonogramów oraz postępu prac na projektach. Zamieszczone w systemie IT harmonogramy zostały ujednolicone, co pozwala na szybkie uzyskanie danych niezbędnych do monitorowania prac na projektach.
- wdrożono metodykę Project Management, bazującą na światowych wzorcach (Project Management Institute). Opracowano Podręcznik Project Management jako wsparcie w realizacji projektów inwestycyjnych oraz poprawę stosowanych praktyk w zakresie zarządzania projektami.
- wdrożono informatyczny system wspierający zarządzanie projektami jako źródła informacji o projektach, portfelach i programach. Zostały zintegrowane harmonogramy częściowe projektów w jeden harmonogram bazujący na szablonie, który uwzględnia wszystkie potrzebne elementy harmonogramu. W efekcie uzyskano uszczegółowione, jednolite harmonogramy realizacyjne, co umożliwiło szybkie uzyskiwanie danych niezbędnych do monitorowania wszelkich prac na danym projekcie oraz docelowo, prowadzić będzie do automatyzacji raportowania postępów prac i generowania harmonogramów nakładów z systemu informatycznego;
- usprawniono kontrolę jakości realizowanych inwestycji i nadzór nad ich wykonaniem oraz wdrożono wytyczne geologiczne. Powyższe działania zmierza do poprawy efektywności kontroli wykonawców, zapobiegania próbom użycia materiałów gorszych niż w specyfikacji, zmniejszenia kosztów związanych z późniejszą eksploatacją;
- wprowadzono monitoring i zarządzanie ryzykiem – dodano nowe funkcjonalności do systemu informatycznego. Powstała między innymi tzw. Lista Kontrolna Projektu, która stanowi bazę wiedzy o potencjalnych ryzykach dla nowych projektów. Rejestr ryzyk i problemów, który stanowi zbiór zagrożeń na projektach, powstał w celu dokonywania szybszej i bardziej szczegółowej analizy ryzyk pod kątem ich minimalizowania;
- wdrożono narzędzia do zgłaszania inicjatyw projektowych. W roku 2014 r wprowadzono nowy sposób procedowania wniosków inwestycyjnych połączony z elektronicznym sposobem przedkładania wniosków na platformie: <http://wnioski-inwestycyjne/>. Procesem planowania inwestycji objęto wszystkie inicjatywy projektowe dotyczące inwestycji infrastrukturalnych oraz przygotowawcze do infrastrukturalnych, które mają trafić do długoterminowego oraz rocznego planu inwestycji kolejowych. Efektem powyższego działania jest:
  - o objęcie wszystkich inicjatyw jednolitym procesem – centralne zbieranie inicjatyw;
  - o wybór najlepszych inwestycji/projektów pod względem generowanych korzyści, co ma zapewnić optymalne wykorzystanie posiadanych środków finansowych;
  - o wdrożenie systemu ocen poszczególnych inicjatyw (skala punktowa);
  - o wariantowanie procesu opiniowania w zależności od typu zadania;
  - o przyśpieszenie procesowania wniosków;
  - o prosta w generowaniu statystyka obrazująca potrzeby inwestycyjne w całej Polsce;
- wdrożono nowe, kompleksowe regulacje przetargowe dla dokumentów bazowych obowiązujących w Spółce;
- usprawniono proces komunikacji wewnętrznej – m.in. wdrożono elektroniczne zgłaszanie zamknięć torowych w systemie informatycznym z analizą prawdopodobieństwa terminowości zamknięć;
- wdrożono zintegrowany system raportowania i monitorowania inwestycji, a także kluczowe analizy zarządcze na poziomie zarówno operacyjnym jak i strategicznym;
- zorganizowano panel kancelarii prawnych zapewniając kompleksową obsługę prawną i wsparcie zespołów realizujących projekty inwestycyjne na terenie całego kraju (także w zakresie PZP i ochrony środowiska);

### **Nowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 (dalej *POIiŚ 2014 - 2020*) przewiduje realizację inwestycji kolejowych w ramach Osi Priorytetowej V Rozwój transportu kolejowego w Polsce.

Biorąc pod uwagę doświadczenie płynące w wdrażaniu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, zachowano dotychczasowy kształt systemu instytucjonalnego przewidzianego

do wdrażania Programu w części dotyczącej inwestycji drogowych i kolejowych, tj. rolę Instytucji Pośredniczącej we wdrażaniu wyżej wymienionych Osi Priorytetowych powierzono Centrum Unijnych Projektów Transportowych, z którym w dniu 25 listopada 2014 r. Instytucja Zarządzająca (Minister Infrastruktury i Rozwoju) zawarła stosowne porozumienie.

Zasadniczo systemowe rozwiązania organizacyjno-prawne dotyczące realizacji *POIiŚ 2014 - 2020* są kontynuacją pozytywnych rozwiązań wypracowanych w latach 2007 - 2013, np. w zakresie wsparcia w ramach pomocy technicznej potencjału administracyjnego kluczowych beneficjentów w sektorze transportu kolejowego i drogowego (GDDKiA oraz PKP PLK S.A.). Natomiast wśród wprowadzonych zmian mających znaczenie dla beneficjentów należy wymienić przebudowę krajowego systemu informatycznego, która ma na celu umożliwienie beneficjentom kontaktu z instytucjami za pośrednictwem elektronicznych metod wymiany danych, umożliwienie przedkładania do Instytucji Pośredniczącej wniosków o płatność jak również minimalizację liczby dokumentów papierowych. Ponadto ze względu na wymogi stawiane przez Komisję Europejską, która zwiększa nacisk na kwestie zapobiegania i przeciwdziałania szeroko rozumianym oszustwom w zakresie realizacji przedsięwzięć finansowanych z funduszy UE, na lata 2014 - 2020 zostały wprowadzone w Instytucji Zarządzającej (MIIR) i Instytucji Pośredniczącej odpowiednie procedury ukierunkowane na zapobieganie, wykrywanie, korygowanie i raportowanie nadużyć finansowych. W związku z tym przeprowadzana będzie corocznie analiza ryzyka wystąpienia nadużyć finansowych, mającą na celu m.in. przeciwdziałanie oszustwom (np. zmwom przetargowym), której wyniki zostaną wykorzystane przy sporządzaniu rocznych planów kontroli oraz posłużą do wprowadzania usprawnień systemowych w zakresie realizacji Programu. Dodatkowo Instytucja Zarządzająca zintensyfikowała współpracę z organami ścigania karnego oraz urzędami centralnymi (m.in. z UOKiK i UZP) oraz zobowiązała Instytucje Pośredniczące do upowszechniania wśród beneficjentów wdrażających projekty *POIiŚ 2014 - 2020* - głównie poprzez prowadzenie szkoleń - tematyki przeciwdziałania przejawom oszustw i zwalczania korupcji, w szczególności w obszarze udzielania zamówień publicznych.

Należy zauważyć, że w zakresie rozwiązań systemowych dotyczących wdrażania *POIiŚ 2014 - 2020* wprowadzono także inne zmiany organizacyjno-prawne np. przejście przez Instytucję Zarządzającą dodatkowo funkcji Instytucji Certyfikującej, jednakże zmiany te nie mają bezpośredniego wpływu na sytuację beneficjentów.

*Łgusz mpsay naukeny*

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

*[Signature]*

Sławomir Żatobka  
Podsekretarz Stanu