



MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

DT-V.8071.285.2022.RK

Rzeszów, 2022-11-15

**Szanowny Pan  
Aleksander Pociąg  
Przewodniczący Komisji Praw Człowieka,  
Praworządności i Petycji  
Senat Rzeczypospolitej Polskiej**

W odpowiedzi na pismo z dnia 06.10.2022 r. w sprawie przedstawienia stanowiska co do treści zawartych w petycjach P10-27/22 i P10-58/22 złożonych w celu podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zwanej dalej „ustawą” oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, informuję co następuje.

**I. Petycja P10-27/22 w sprawie dokonania zmiany w przepisach ustawy polegającej na przyznaniu osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego i kolejowego na podstawie biletów miesięcznych z ustawową ulgą.**

Zasadna jest postulowana zmiana przepisów ustawy polegająca na tym, aby osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji mogły zakupić – oprócz biletów jednorazowych z ustawową ulgą – również bilety miesięczne z ustawową ulgą na przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego oraz kolejowego. Możliwość zakupu takiego biletu pozwoli tym osobom w znacznym stopniu zmniejszyć koszty codziennych przejazdów do zakładów pracy chronionej, ośrodków wsparcia, placówek świadczących zabiegi rehabilitacyjne, itp.



Powyższe wynika z faktu, iż ceny biletów okresowych (tygodniowe, dwutygodniowe, miesięczne, etc.) nie są zależne od rzeczywistej liczby przejazdów dokonywanych w określonym czasie. Zasadą biletów okresowych jest bowiem to, że im dłuższy jest termin ich ważności, tym koszt korzystania przez pasażera z przejazdów na podstawie takich biletów w ciągu jednego dnia jest niższy. Koszt jednorazowego przejazdu w jedną stronę na podstawie biletu miesięcznego jest znacząco niższy od kosztu takiego samego przejazdu na podstawie biletu jednorazowego. Wynika to ze strategii marketingowej przewoźnika, w ramach której stosuje on ulgę handlową przy zakupie biletów miesięcznych w celu zachęcenia pasażerów do korzystania z jego usług przewozowych przez dłuższy okres czasu. Warto także wskazać, iż zakup biletu miesięcznego uprawnia pasażera do nielimitowanych przejazdów w okresie ważności tego biletu, co w przypadku biletów jednorazowych jakie musiałby on zakupić na takie przejazdy w tym okresie pozwala na znaczne oszczędności w kosztach przejazdu.

Z uwagi na fakt, iż stosownie do art. 8a ust. 3 ustawy kwota dopłaty do biletów z ustawowymi ulgami jest ściśle uzależniona od ceny biletu (stanowi ona różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi) to dokonanie w ustawie postulowanej zmiany polegającej na przyznaniu osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji uprawnienia do zakupu biletu miesięcznego z ustawową ulgą nie powinno skutkować zwiększeniem wydatków budżetu państwa na dopłaty do takich biletów. Kwota dopłaty do biletu miesięcznego z ustawową ulgą będzie bowiem niższa od łącznej kwoty dopłat do biletów jednorazowych z ustawową ulgą jakie na przejazdy w tym okresie musiałaby zakupić osoba niezdolna do samodzielnej egzystencji.

Należy jednak wyraźnie podkreślić, że nadanie powyższym osobom uprawnienia do zakupu biletów miesięcznych z ustawową ulgą nie spowoduje zwiększenia wydatków budżetu państwa na dopłaty do tych biletów w przypadku, gdy wraz z tą zmianą wejdą również w życie regulacje przewidziane m.in. w projekcie z dnia 1 marca 2019 r. ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, które nadają organom samorządu terytorialnego uprawnienie do kontrolowania przewoźników w zakresie prawidłowości rozliczania dopłat do biletów z ustawowymi ulgami oraz do stosowania wobec nich sankcji karnych za popełnione naruszenia. Dotyczy to przede wszystkim regulacji zawartych w art 56 ust. 5 i art. 63a ust. 4 cyt.



projektu ustawy, które upoważniają organy samorządu terytorialnego do kontrolowania i sankcjonowania działań przewoźników polegających na dokonywaniu tzw. fikcyjnej fiskalizacji sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami w celu wyłudzenia z budżetu państwa nienależnych dopłat do tych biletów. Innymi słowy działania te polegają na ewidencjonowaniu przez przewoźnika w kasie biletowej (kasa fiskalna wyposażona w dodatkowy moduł pozwalający na rejestrowanie oraz naliczanie dopłat do biletów z ustawowymi ulgami) sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami dla osób ustawowo uprawnionych, które faktycznie nie dokonywały przejazdów na podstawie tych biletów.

Zgodnie z cytowanymi wyżej przepisami przewoźnik dopuszczający się naruszeń mogących mieć wpływ na wielkość dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych ulg poprzez dokonywanie fiskalizacji fikcyjnej sprzedaży biletu z ustawową ulgą ma podlegać karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości (nie mniejszej niż 5.000 zł) oraz utracie uprawnienia do otrzymywania dopłat na okres 36 miesięcy liczonej od dnia wydania w tej sprawie decyzji przez marszałka województwa.

Z uzasadnienia cyt. projektu ustawy wynika, że celem wprowadzenia w życie przepisów art. 56 i art. 63a jest zabezpieczenie interesów skarbu państwa **oraz przeciwdziałanie praktykom nienależnego pobierania przez przewoźników dopłat do biletów z ustawowymi ulgami z budżetu państwa.**

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami prawnymi działania przewoźników polegające na fikcyjnej fiskalizacji sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami mogą być kontrolowane i sankcjonowane jedynie przez organy ścigania (policja, prokuratura), Działania te są kwalifikowane jako przestępstwo określone w art. 297 § 1 Kodeksu karnego. Polega ono na wyłudzeniu z budżetu państwa nienależnej dotacji poprzez wykazanie w składanych do urzędów marszałkowskich wnioskach o dopłatę biletów z ulgami ustawowymi, których sprzedaż została fikcyjnie zafiskalizowana.

Z postępowań przeprowadzonych przez policję i prokuraturę wobec kilku przewoźników z terenu województwa podkarpackiego zakończonych wydaniem przez sąd, w trybie art. 46 § 1 Kodeksu karnego, prawomocnego wyroku skazującego wynika, że fikcyjnie fiskalizowali oni sprzedaż biletów miesięcznych z ulgami ustawowymi dla dwóch grup osób ustawowo uprawnionych do ulgowych przejazdów, tj. uczniów oraz studentów. W każdym z tych przypadków kwota wyłudzonych w ten sposób z budżetu państwa nienależnych dopłat sięgała blisko miliona złotych.

W świetle powyższego istnieje realne ryzyko, że wprowadzenie postulowanej zmiany w przepisach ustawy polegającej na nadaniu osobom niepełnosprawnym niezdolnym do samodzielnej egzystencji uprawnienia do zakupu biletów miesięcznych imiennych z ustawową ulgą skutkować będzie tym, że część przewoźników wykorzysta posiadane dane tych osób do dokonywania fikcyjnej fiskalizacji biletów miesięcznych z ustawową ulgą w celu wyłudzenia z budżetu państwa dopłat do tych biletów. W skali całego kraju działania te mogą doprowadzić do znacznego uszczuplenia środków budżetu państwa przeznaczonych na wypłatę dopłat do biletów z ustawowymi ulgami.

Reasumując dokonanie zmiany w ustawie polegającej na nadaniu osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego na podstawie biletu miesięcznego z ustawową ulgą zasługuje w pełni na akceptację ze względu na to, iż przyczyni się ona do znacznego zmniejszenia kosztów codziennego przejazdu tych osób do zakładów pracy chronionej, ośrodków pomocy społecznej, etc.

Z punktu widzenia budżetu państwa wprowadzenie w ustawie postulowanej zmiany nie spowoduje zwiększenia wydatków na dopłaty do biletów z ustawową ulgą dla osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji pod warunkiem, że wraz z tą zmianą wejdą także w życie regulacje prawne uprawniające organy samorządu terytorialnego do kontrolowania oraz sankcjonowania działań przewoźników polegających na fikcyjnym fiskalizowaniu sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami. Ze względu na bardzo dotkliwe dla nich sankcje karne przewidziane w art. 63a ust. 4 cyt. projektu ustawy z dnia 1 marca 2019 r., w szczególności pozbawienie przewoźnika na okres 3 lat uprawnienia do otrzymywania dopłat, będą one mogły zadziałać na przewoźników przede wszystkim w sposób prewencyjny.

## **II. Petycja P10-58/22 w sprawie dokonania zmian w przepisach ustawy polegających w szczególności na:**

### **1. Zastąpieniu nazw grup osób niepełnosprawnych uprawnionych do ulgowych przejazdów odpowiednimi numerami w celu ochrony osób niepełnosprawnych zakupujących bilety z ustawowymi ulgami przed nieuprawnionym ujawnieniem danych dotyczących ich niepełnosprawności.**

Przytoczonym w petycji argumentem uzasadniającym zastąpienie nazw grup osób niepełnosprawnych odpowiednimi numerami jest to, iż często osoby niepełnosprawne



w celu zakupu biletu z ustawową ulgą muszą udzielić kierowcy autobusu w obecności innych pasażerów ustnej informacji na temat posiadanej niepełnosprawności.

Przepisy prawne zapewniają możliwość dokonania przez kierowcę autobusu sprzedaży biletu z ustawową ulgą osobie niepełnosprawnej bez ujawniania osobom postronnym informacji o stopniu i przyczynie posiadanej przez tą osobę niepełnosprawności.

Przepisy ustawy zobowiązują kierowcę autobusu do żądania od osoby chcącej zakupić bilet z ustawową ulgą okazania mu dokumentu poświadczającego jej uprawnienia do ulgowych przejazdów. Rodzaje tych dokumentów dla każdej ze wskazanej w ustawie grupy osób zostały enumeratywnie wymienione w aktach wykonawczych do ustawy.

Tym samym to na kierowcy autobusu ciąży obowiązek sprawdzenia na podstawie przedłożonego mu do wglądu dokumentu, czy jego posiadacz jest uprawniony do ulgowego przejazdu, czy też takiego uprawnienia nie posiada. Decyzja kierowcy podjęta w tym zakresie ma również istotne znaczenie z punktu widzenia wydatkowania z budżetu państwa środków na dopłaty do biletów z ustawowymi ulgami. Od tego czy kierowca autobusu w sposób rzetelny zweryfikuje posiadanie przez osobę uprawnienia do nabycia biletu z ustawową ulgą zależeć będzie czy przekazana z budżetu państwa dopłata do tego biletu będzie faktycznie należna przewoźnikowi, czy też nie.

Z kolei z punktu widzenia osoby niepełnosprawnej aktualnie obowiązujące przepisy prawne zapewniają pełną ochronę danych wrażliwych dotyczących stopnia i przyczyny niepełnosprawności przed dostępem osób nieuprawnionych, ponieważ dane te są zabezpieczone na legitymacji osoby niepełnosprawnej za pomocą kodu QR. Kierowca autobusu poprzez zeskanowanie kodu QR z okazanej mu legitymacji może odczytać dane dotyczące stopnia i przyczyny niepełnosprawności bez ich ujawniania osobom postronnym. Z uwagi na to, że aplikacja do skanowania kodów QR jest darmowa i można ją w prosty sposób zainstalować na urządzeniach przenośnych typu laptop, tablet, telefon komórkowy (w nowych typach telefonów aplikacja ta jest instalowana fabrycznie) brak jest przesłanek do uzasadniania żądania przez kierowcę autobusu od osoby niepełnosprawnej przekazania mu ustnie danych o stopniu i przyczynie niepełnosprawności brakiem skanera umożliwiającego mu zeskanowanie z legitymacji osoby niepełnosprawnej danych zabezpieczonych kodem QR.

Obowiązek posiadania przez kierowcę autobusu skanera kodów QR można wywieść z treści przepisu art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

Nr 181/2011 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, zgodnie z którym przewoźnik nie może odmówić wydania danej osobie biletu ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczenia ruchowe.

Zgodnie z cytowanym przepisem odmowa przez kierowcę autobusu sprzedaży osobie niepełnosprawnej posiadającej legitymację osoby niepełnosprawnej, wydaną zgodnie z obowiązującym wzorem przez uprawniony do tego organ, z powodu braku skanera do odczytywania kodów QR zamieszczonych na tej legitymacji może być uznana za dyskryminowanie tej osoby ze względu na jej niepełnosprawność. Tym bardziej, iż zaopatrzenie kierowców w skanery nie rodzi po stronie przewoźnika żadnych kosztów.

Mając powyższe okoliczności na uwadze stwierdzić należy, iż działanie kierowcy autobusu polegające na żądaniu od osoby niepełnosprawnej chcącej zakupić bilet z ustawową ulgą udzielenia mu ustnej informacji na temat jej danych wrażliwych (stopień i przyczyna niepełnosprawności) w obecności innych osób narusza prawo. Ta sama uwaga dotyczy kierowcy, który odmawia osobie niepełnosprawnej uprawnionej do ulgowego przejazdu sprzedaży biletu z ustawową ulgą z powodu braku możliwości zeskanowania kodu QR z legitymacji osoby niepełnosprawnej.

W związku z tym, że przytoczone w petycji przypadki nieuprawnionego ujawniania danych wrażliwych osób niepełnosprawnych (stopień i przyczyna niepełnosprawności) podczas zakupu biletów z ustawowymi ulgami są skutkiem bezprawnych działań kierowców autobusów, właściwym kierunkiem działań mających na celu zapewnienie ochrony tych danych jest przymuszenie kierowców do przestrzegania obowiązujących w tym zakresie przepisów prawnych poprzez zastosowanie sankcji polegającej na nałożeniu na kierowcę kary grzywny w drodze mandatu karnego. Zasadne byłoby też nałożenie na przewoźnika zatrudniającego tego kierowcę kary pieniężnej w drodze decyzji administracyjnej.

Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby jedynie dokonania zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym poprzez rozszerzenie o wskazane wyżej zagadnienia zakresu kontroli przeprowadzanej w ruchu drogowym przez organy wydające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób (art. 82 ust 1 cyt. ustawy) oraz wprowadzenie do załączników do tej ustawy rodzaju popełnianego przez kierowcę autobusu naruszenia i wysokości kary nakładanej za jego popełnienie.



Zaznaczyć przy tym należy, iż wprowadzenie postulowanych zmian polegających na zastąpieniu nazw grup osób uprawnionych do ulgowych przejazdów odpowiednimi numerami nie jest właściwym rozwiązaniem, ponieważ opiera się ono na założeniu, że osoba niepełnosprawna będzie ustnie przekazywała kierowcy autobusu informację o numerze posiadanej ustawowej ulgi. Nie jest to działanie zgodne z prawem, gdyż jedynym prawnie dopuszczalnym sposobem potwierdzenia przez tę osobę posiadania uprawnienia do ulgowych przejazdów jest okazanie kierowcy do wglądu wymaganego przepisami dokumentu. Jeżeli wymóg ten zostanie zrealizowany, to bezcelowe będzie ustne informowanie kierowcy przez osobę niepełnosprawną o numerze ulgi.

W przypadku zaistnienia sytuacji, w której kierowca nie ma skanera do odczytania kodu QR z legitymacji osoby niepełnosprawnej to i tak ustne przekazanie kierowcy autobusu informacji o numerze ulgi ustawowej nie rozwiąże problemu, gdyż ciąży na nim prawny obowiązek zweryfikowania posiadania przez osobę niepełnosprawną uprawnienia do ulgowych przejazdów przez odczytanie z legitymacji danych zabezpieczonych kodem QR. Z powodu braku skanera odczytanie tych danych nie będzie możliwe.

## **2. Ujednoliceniu stosowanych przez przewoźników systemów nazewnictwa ustawowych ulg (nazw grup osób uprawnionych do ulgowych przejazdów).**

Z zawartego w petycji uzasadnienia wprowadzenia jednolitego systemu nazewnictwa ustawowych ulg dla osób niepełnosprawnych wynika, że obecnie przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ustawowych ulg co na etapie zakupu przez osoby niepełnosprawne biletów z ustawową ulgą skutkuje istotnymi trudnościami w sposobie „zaklasyfikowania konkretnej niepełnosprawności do określonej ulgi”.

Przepisy ustawy nakładają na przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w publicznym transporcie zbiorowym obowiązek respektowania uprawnień wskazanych w ustawie grup osób do korzystania z ulgowych przejazdów.

Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2c i § 50 ust 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 12 września 2021 r. w sprawie wymagań technicznych dla kas rejestrujących (Dz.U.2021.1759) przewoźnicy są zobowiązani do ewidencjonowania sprzedaży biletów przy zastosowaniu tzw. kas biletowych, które posiadają dodatkową funkcję rejestracji i naliczania dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ustawowych ulg i sporządzania dobowych i miesięcznych raportów dopłat.

Kasy biletowe muszą być stosowane przez wszystkich przewoźników świadczących usługi w zakresie transportu pasażerskiego niezależnie od tego, czy ubiegają się oni o dopłaty do biletów z ustawowymi ulgami, czy też nie.

W celu prowadzenia ewidencji sprzedaży biletów przy zastosowaniu kasy biletowej w pamięci fiskalnej tej kasy zapisywane są dane dotyczące m.in. nazw poszczególnych grup osób ustawowo uprawnionych do ulgowych przejazdów oraz kategorii ustawowej ulgi przysługującej każdej z tych grup. Transfer tych danych do pamięci fiskalnej kasy jest możliwy tylko za pośrednictwem specjalistycznego programu komputerowego kompatybilnego z tą kasą. Uprawnienie do wprowadzenia do programu listy nazw grup osób uprawnionych do ulgowych przejazdów i kategorii przysługujących tym grupom ulg ustawowych oraz do dokonywania zmian na tej liście (np. w przypadku pojawienia się nowej ustawowej ulgi) posiada wyłącznie producent programu. Lista zawierająca te dane jest sporządzana przez producenta programu w oparciu o przepisy ustawy oraz innych ustaw, które regulują kwestie korzystania przez określone grupy osób z uprawnień do ulgowych przejazdów na podstawie biletów z ustawowymi ulgami.

W świetle powyższego przewoźnicy dokonując sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami przy zastosowaniu kas biletowych nie mają możliwości zmiany zaimportowanych z programu do pamięci tych kas danych dotyczących nazw grup osób uprawnionych do ulgowych przejazdów i kategorii ulg ustawowych przysługujących tym grupom osób (każda ingerencja w pamięć fiskalną kasy biletowej powoduje jej trwałe uszkodzenie).

W tym kontekście nie są zasadne zawarte w petycji twierdzenia, iż przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ulg ustawowych, które skutkują problemami w sposobie właściwego zaklasyfikowania konkretnej niepełnosprawności do określonej ulgi. Jeżeli pod pojęciem „rodzaj niepełnosprawności” rozumie się choroby powodujące powstanie niepełnosprawności, np. choroby neurologiczne (stwardnienie rozsiane, udar mózgu), choroby somatyczne (astma, cukrzyca, nowotwory) to podkreślić należy, iż przepisy ustawy oraz innych ustaw regulujące kwestie uprawnień do ulgowych przejazdów nie uzależniają przyznania osobie niepełnosprawnej prawa do konkretnej ulgi ustawowej od wykazania jakiego rodzaju niepełnosprawność ta osoba posiada. Decydujący w tym zakresie jest stopień posiadanej niepełnosprawności, a nie rodzaj choroby powodującej niepełnosprawność.

Od powyższej zasady przepisy ustawy przewidują jeden wyjątek, a mianowicie przepis art. 4 ust. 3 uprawnia do korzystania z ulgi ustawowej 37% osobę niewidomą, która nie



została uznana za osobę niezdolną do samodzielnej egzystencji (umiarkowany stopień niepełnosprawności) pod warunkiem, iż niepełnosprawność jest spowodowana stanem narządu wzroku (symbol przyczyny niepełnosprawności „04-O”).

### **3. Wprowadzeniu obowiązku respektowania uprawnień osób niepełnosprawnych do ulgowych przejazdów w przewozach realizowanych przez przewoźników prywatnych poza systemem publicznego transportu zbiorowego.**

Postulowana zmiana uprawniająca osoby niepełnosprawne do ulgowych przejazdów na podstawie biletów z ustawowymi ulgami w ramach przewozów wykonywanych przez przewoźników prywatnych jest zasadna z punktu widzenia korzyści finansowych jakie odniosłyby te osoby z tytułu zakupu biletów w cenach uwzględniających ulgi ustawowe.

Nałożenie przez ustawodawcę na przewoźników prywatnych obowiązku uznawania uprawnień osób niepełnosprawnych do korzystania z ulgowych przejazdów wiązałoby się z koniecznością wydatkowania z budżetu państwa środków publicznych w celu zrekompensowania przewoźnikom prywatnym utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych dla tej grupy osób.

Z uwagi na powyższe w kwestii możliwości finansowania kosztów stosowania przez przewoźników prywatnych ustawowych ulg dla osób niepełnosprawnych powinien wypowiedzieć się dysponent części budżetowej, z której mogłyby być wypłacane środki na ten cel. Może się bowiem okazać, że przeszkodą dla podjęcia przez ustawodawcę decyzji o nałożeniu na przewoźników prywatnych obowiązku stosowania tych ulg będzie brak w budżecie środków na sfinansowanie kosztów realizacji tego zadania.

W przypadku dofinansowania przekazywanego z budżetu państwa dla przewoźników (dopłata) oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego (rekompensata) z tytułu sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami zauważalne jest znaczne zmniejszanie kwot planowanych co roku w budżecie państwa środków na ten cel.

Przykładowo w budżecie państwa na 2022 rok na dofinansowanie dla przewoźników oraz operatorów p.t.z. z terenu województwa podkarpackiego zostały zaplanowane środki w kwocie 51.873.000,00 zł. pomimo, iż tutejszy Urząd zgłosił dysponentowi tych środków, iż szacowana kwota dofinansowania wyniesie 66.000.000,00 zł. Wskutek tego na wypłatę w listopadzie i grudniu br. dofinansowania do biletów z ustawowymi ulgami zabraknie środków. Będą one musiały zostać wypłacone z rezerwy celowej budżetu państwa.

**4. Doprecyzowaniu zawartych w ustawie określeń odnoszących się do grup osób niepełnosprawnych.**

Jako zasadne ocenia się doprecyzowanie zawartych w ustawie określeń dotyczących grup osób niepełnosprawnych w brzmieniu zaproponowanym w złożonej petycji.

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. Aa.

Z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA  
Piotr Piłch  
WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

