



## STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno  
**38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12**  
**e-mail: [biuro@klubdiagnosty.pl](mailto:biuro@klubdiagnosty.pl), [www.klubdiagnosty.pl](http://www.klubdiagnosty.pl)**  
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 20.02.2017 r.

### **Opinia w sprawie zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów służących do przewozu dłużyc**

**Niniejsza opinia może być udostępniana wyłącznie w całości, wraz z podaniem źródła jej  
pozyskania w celu dążenia do zmiany przepisów**



Fot. 1; Źródło: <http://www.witdpoznan.pl/news/389/drewno-pozza-kontrola.html>

**Celem opracowania niniejszej opinii jest udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie:**

Czy pojazdy służące do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to pojazdy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku mogą być dopuszczone do ruchu po drogach publicznych w Polsce?

**Odpowiedź na postawione pytanie:**

Pojazdy służące do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to pojazdy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku nie powinny być zarejestrowane i dopuszczone do ruchu po drogach publicznych w Polsce. Wyjątek stanowi udzielenie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów przez Ministra właściwego ds. Transportu.

**Uzasadnienie**

Zgodnie z art. 91 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba, że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy, natomiast z art. 91 ust 2 Konstytucji RP wynika, że umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Należy również stwierdzić, iż Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. jest umową międzynarodową, ratyfikowaną przez Radę Państwa, która została ogłoszona w 1988 r. Na podstawie art. 241 ust. 1 Konstytucji RP, Konwencję wiedeńską należy uznać za umowę ratyfikowaną za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie i stosować w odniesieniu do jej zapisów przepisy art. 91 Konstytucji, jeżeli z treści umowy międzynarodowej wynika, że dotyczą one kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji. Łącząc, zatem przepisy wynikające z ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Tekst jednolity: Dz. Ustaw z 2017 r. poz. 128) oraz z Konwencji wiedeńskiej należy stwierdzić, że w sytuacji kolizji norm ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz Konwencji wiedeńskiej pierwszeństwo stosowania przysługuje przepisom Konwencji. Ponadto załącznik nr 5 do Konwencji określa warunki techniczne dotyczące pojazdów samochodowych i przyczep wskazując równocześnie odstępstwa od postanowień przytoczonego załącznika. Konwencja wskazuje, iż umawiające się strony mogą dopuszczać odstępstwa od postanowień niniejszego załącznika w odniesieniu do pojazdów, które te strony rejestrują i które mogą uczestniczyć w ruchu międzynarodowym w odniesieniu do przyczep służących do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to przyczepy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego,

lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku (załącznik nr 5 do Konwencji pkt. 61 lit. f). Z Konwencji wynika w sposób czytelny, iż umawiające się strony **mogą** dopuszczać odstępstwa w odniesieniu do przyczep służących do przewozu długich ładunków, (np. dłuźyc, rur), które to przyczepy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku. Mogą, ale nie muszą – to stwierdzenie ma najistotniejszy wpływ na obecną treść ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz na rozporządzenia wydane na jej podstawie.

Analizując ustawę – Prawo o ruchu drogowym, należy stwierdzić, iż przyczepa to pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem (art. 2 pkt 50), natomiast pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę (art. 66 ust. 1 pkt 1). Z punktu widzenia przewoźników dłuźyc, organów rejestrujących pojazdy, diagnostów samochodowych oraz organów kontroli ruchu drogowego ważnym zapisem ustawowym jest stwierdzenie, że **urządzenia** służące do łączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą powinny zapewnić bezpieczne ciągnięcie przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej przewidzianej do ciągnięcia przez ten pojazd, uniemożliwić samoczynne odłączenie się przyczepy oraz zapewnić prawidłowe działanie świateł i hamulców, o ile przyczepa jest w nie wyposażona (art. 66 ust. 3). Ustawodawca wskazał w precyzyjny sposób, iż urządzenia służące do łączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą powinny zapewnić bezpieczne ciągnięcie przyczepy. Użyty wyraz „urządzenia” determinuje dalsze podejście do omawianego zagadnienia. Oczywistym jest, że przewożony ładunek w postaci dłuźycy nie jest urządzeniem. Stwierdzić również należy, że dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe, natomiast pojazdy te są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, co wynika z art. 71 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jak wynika z powyższego zapisu, pojazdy (w tym przyczepy) mogą zostać dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 ustawy. Należy zauważyć, że na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwym do spraw wewnętrznych oraz Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia.

Istotna informacja w odniesieniu do omawianego zagadnienia zawarta jest w § 7 ust. 8 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz. U. 2016 r. poz. 2022). Minister w § 7 ust. 8 rozporządzenia

wskazuje, że: „Pojazd przystosowany do ciągnięcia przyczepy oraz przyczepa powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia sprzęgające, o których mowa w Regulaminie nr 55 EKG ONZ. Połączenia elektryczne urządzeń sprzęgających powinny być wykonane w sposób zgodny z aktualnym poziomem wiedzy inżynierskiej zapewniający bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poziom wiedzy jest opisany w normach: PN-ISO 1724, PN-ISO 3731, PN-ISO 3732, PN-ISO 1185.” Jest to kolejne potwierdzenie, iż brak urządzenia sprzęgającego skutkuje niespełnieniem wymagań technicznych nakreślonych przez Ministra właściwego ds. Transportu. Wskazany w rozporządzeniu regulamin nr 55 EKG ONZ zawiera jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów wraz ze szczegółowymi informacjami technicznymi, czyli wymogi, które muszą spełniać mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich elementy, aby można je było uznać w skali międzynarodowej za wzajemnie zgodne.

Kuriozalne jest jednak połączenie załącznika nr 5 pkt. 61 lit. „f” Konwencji wiedeńskiej z § 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Analizując zależności wynikające z przepisów należy stwierdzić, że:

1. Państwo UE w oparciu o załącznik nr 5 pkt. 61 lit. „f” Konwencji wiedeńskiej może zdecydować się na udzielenie odstępstwa od postanowień przytoczonego załącznika w odniesieniu do przyczep służących do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to przyczepy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku.
2. W oparciu o § 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia pojazd zarejestrowany za granicą, a znajdujący się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien odpowiadać warunkom technicznym określonym w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. 1988 r. poz. 40 i 41)

**Szczegółowa analiza doprowadza do następujących, absurdalnych i godzących w Polskich przewoźników wniosków:**

1. Pojazdy służące do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku nie mogą zostać dopuszczone do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej tzn. nie mogą zostać zarejestrowane w Polsce.
2. Pojazdy służące do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to pojazdy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą

ładunku mogą zostać dopuszczone do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku, gdy pojazd został zarejestrowany za granicą, a znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz gdy kraj rejestracji tego pojazdu udzielił odstępstwa w oparciu o załącznik nr 5 pkt. 61 lit. „f” Konwencji wiedeńskiej.

W praktyce Polski właściciel takich pojazdów w celu uniknięcia konsekwencji prawnych na drodze nie wyjedzie, natomiast identyczny pojazd zarejestrowany w innym kraju UE może świadczyć usługi przewozowe bez obawy o możliwość zatrzymania dowodu rejestracyjnego.

Uwzględniając powyższe uważamy, że Stanowisko Komendy Głównej Policji skierowane do Prezesa Klubu Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego przy Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Kielcach z dnia 4 stycznia 2017 r. – kol. Adama Kabały jest zgodne z przepisami w zakresie dopuszczania do ruchu drogowego pojazdów służących do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku.

Analizując pracę diagnostów samochodowych, którzy przeprowadzali badania techniczne omawianych pojazdów, należy również stwierdzić, iż przepisy wynikające z rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.) wskazują, że badania techniczne polegają na sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (§ 1 ust. 1 lit. b). W rozporządzeniu w § 2 określono, że zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje identyfikację pojazdu, sprawdzenie wyposażenia dodatkowego pojazdu, sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska oraz sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w § 17–22, § 38–42 i § 52 rozporządzenia o warunkach technicznych. W dziale I załącznika nr 1 do rozporządzenia w tabeli zawarto szczegółowy zakres czynności dla okresowego badania technicznego pojazdu. Stosując się do podanych kryteriów w tabeli diagnosta samochodowy dokonuje oceny stanu technicznego pojazdu. W przypadku gdy w pojeździe diagnosta samochodowy stwierdzi usterki techniczne istotne, zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny oraz informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania ponownego (§ 6 ust. 2). Jedną z usterek technicznych istotnych, wskazanych w tabeli jest niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych lub z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi. Należy jednak definitywnie

stwierdzić, iż jest to „usterka” dotycząca tylko i wyłącznie numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN)/numeru nadwozia/podwozia/ramy. Przytoczona usterka o kodzie 0.2 „g” została bowiem wkomponowana naszym zdaniem w złe i nieprawidłowe miejsce tabeli zawartej w dziale I załącznika nr 1 do rozporządzenia.

Personel Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa doskonale wie o błędnie wkomponowanej „usterce”, jednakże w chwili obecnej diagnosta samochodowy nie ma prawnego obowiązku przytoczonej usterki stosować do wszelkich nieprawidłowości technicznych, które nie są wymienione w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. Można jedynie przypuszczać, iż celem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa było, aby diagnosta samochodowy po każdym okresowym badaniu technicznym określał wynik jako negatywny w sytuacji stwierdzenia niezgodności parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych lub z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi. Aby tak się stało, Minister Infrastruktury i Budownictwa powinien niezwłocznie znowelizować rozporządzenie.

Niemniej jednak, gdy przedmiotem badania technicznego byłby pojazd służący do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), który nie byłby doczepiony do pojazdu ciągnącego stosownym urządzeniem, lecz byłby z nim połączony tylko za pomocą ładunku, to wówczas diagnosta samochodowy powinien określić wynik badania technicznego jako negatywny. Jako podstawę prawną określenia w takim przypadku negatywnego wyniku badania technicznego należy wskazać uwagę nr 2 zamieszczoną w dziale I załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach tj. *„wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności”*. Inne postępowanie diagnosty samochodowego naraża go na konsekwencje prawne wynikające z art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Starosta cofa bowiem diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli, stwierdzono przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania, natomiast na podstawie art. 84 ust. 4 przytoczonej ustawy w przypadku cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna. Oznacza to, iż diagnosta samochodowy jest zobowiązany do przeprowadzenia badania technicznego w sposób zgodny z określonym zakresem i sposobem jego wykonania, aby nie narazić się na cofnięcie uprawnień na okres 5 lat.

Ponadto w trosce o bezpieczeństwo diagnostów samochodowych, którzy przeprowadzają badania techniczne stwierdzić należy, że:

- a) W związku z pytaniem prawnym Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, czy przepis art. 84 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.) w zakresie, w jakim nakłada na starostę obowiązek cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych bez uwzględnienia okoliczności podmiotowych i przedmiotowych, wg. Prokuratora Generalnego jest zgodny z art. 65 ust. 1 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.
- b) Art. 84 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.) w zakresie, w jakim nakłada na starostę obowiązek cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych bez uwzględnienia okoliczności podmiotowych i przedmiotowych, wg. Rzecznika Praw Obywatelskich jest niezgodny z art. 65 ust. 1 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.
- c) Art. 84 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 r. poz. 128) w zakresie, w jakim nakłada na starostę obowiązek cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych bez uwzględnienia okoliczności podmiotowych i przedmiotowych, jest zgodny wg. Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z art. 65 ust. 1 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

W odniesieniu do pracy diagnostów samochodowych należy również stwierdzić, że dnia 5 kwietnia 2016 r. sporządzony wniosek o zmianę art. 84 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, (dotyczył karania diagnostów) został przekazany stosownym podmiotom, a nieco ponad miesiąc od naszej reakcji, orzekający dnia 19 maja 2016 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu (sygnatura III SA/Po 1167/15) przedstawił Trybunałowi Konstytucyjnemu następujące pytanie prawne: *"Czy przepis art. 84 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012r. poz. 1137 ze zm.) w zakresie w jakim nakłada na starostę obowiązek cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych bez uwzględnienia okoliczności podmiotowych i przedmiotowych – jest zgodny z art. 65 ust. 1 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)"*.

W obecnym stanie prawnym można zarejestrować pojazd jakim jest przyczepa ciężarowa (podrodzaj pojazdu: kod „06”, nazwa „dłużycowa”) kategorii homologacyjnej O2, O3 lub O4, w przypadku, gdy spełniałaby wymagania wynikające z przepisów w tym zakresie.

Przykład przyczepy spełniającej wymagania:



Fot. 2; Źródło: [www.hydrofast.pl](http://www.hydrofast.pl)

Jednakże wg. przepisów krajowych pojazdy służące do przewozu długich ładunków (np. dłużyc, rur), które to pojazdy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku nie spełniają wymagań wynikających z przepisów prawa.

Przykład pojazdu niespełniającego wymagań:



Fot. 3 - Zdjęcie przedstawiające przednią część pojazdu





Fot. 4 - Zdjęcie przedstawiające oznaczenie pojazdu bez podanego numeru świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub numer świadectwa homologacji typu pojazdu



Fot. 5 - Zdjęcie przedstawiające tylną część pojazdu

Zaprezentowane pojazdy (fot. 1, 3, 4 i 5) są niezgodne z Polskimi przepisami. Nie są bowiem doposażone w stosowne urządzenie o którym mowa w art. 66 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto pojazd (fot. 3, 4 i 5) nie jest oznaczony numerem świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub numerem świadectwa homologacji typu pojazdu zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 2 załącznika nr 4 w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

### **Rozwiązanie zaistniałego problemu**

Reasumując, szybka nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wydanych na podstawie delegacji ustawowych, w tym wskazanie dokładnego zakresu i sposobu przeprowadzenia badania technicznego w akcie wykonawczym może w konsekwencji spowodować możliwość poruszania się po drogach pojazdów zarejestrowanych w Polsce służących do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to pojazdy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku. Byłaby to wówczas kompleksowa zmiana dotycząca wszystkich przewoźników. Priorytetowe wprowadzenie zmian zależy od woli Rządu RP. Innym rozwiązaniem jest ubieganie się właścicieli omawianych w niniejszej opinii pojazdów o złożenie wniosku o udzielenie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów w związku z art. 67 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym do Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Wówczas w uzasadnieniu wniosku należy opisać w jakim celu wykorzystywany będzie pojazd oraz należy wskazać, iż z Konwencji wiedeńskiej wynika, iż umawiające się strony mogą dopuszczać odstępstwa od postanowień załącznika nr 5 do Konwencji w odniesieniu do pojazdów, które te strony rejestrują i które mogą uczestniczyć w ruchu międzynarodowym w odniesieniu do przyczep służących do przewozu długich ładunków (np. dłuźyc, rur), które to przyczepy w czasie ruchu nie są doczepione do pojazdu ciągnącego, lecz są z nim połączone tylko za pomocą ładunku (załącznik nr 5 do Konwencji pkt. 61 lit. f). Procedura ubiegania się o udzielenie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów do Ministra Infrastruktury i Budownictwa zamieszczona jest na stronie internetowej Ministerstwa <http://mib.gov.pl/>.

*Niniejsza opinia została opracowana przy współudziale „SUNRISE” P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki z Łodzi.*



Z poważaniem

Wiceprezes Zarządu  
Oddziału SITK RP w Krośnie  
*mgr inż. Artur Sałata*  
Koordynator ds. SKP