

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Komentarz

redakcja naukowa Filip Grzegorzcyk, Ambroży Mituś

Kamil Dobosz, Adam Drozdek, Magdalena Frańczuk
Filip Grzegorzcyk, Marcin Grzybowski, Ambroży Mituś
Jakub Olech, Aldona Piotrowska, Igor Zachariasz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Komentarz

redakcja naukowa Filip Grzegorzczak, Ambroży Mituś

Kamil Dobosz, Adam Drozdek, Magdalena Frańczuk
Filip Grzegorzczak, Marcin Grzybowski, Ambroży Mituś
Jakub Olech, Aldona Piotrowska, Igor Zachariasz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

profinfo.pl
księgarnia internetowa

Publikacja została dofinansowana ze środków subwencji przyznanej
Uniwersytetowi Ekonomicznemu w Krakowie

Stan prawny na 29 lipca 2021 r.

Recenzent
Prof. dr hab. Maria Królikowska-Olczak

Wydawca
Dagna Kordyasz

Redaktor prowadzący
Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne
Michał Dymiński

Projekt okładek serii
Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne rozdziały opracowali:
Kamil Dobosz – rozdz. 9
Adam Drozdek – rozdz. 2 art. 17–22, 29–31
Magdalena Frańczuk – rozdz. 1
Filip Grzegorzcyk – rozdz. 2 art. 3–11
Marcin Grzybowski – rozdz. 2 art. 12–16, 23–28a
Ambroży Mituś – rozdz. 3
Jakub Olech – rozdz. 4, 5
Aldona Piotrowska – rozdz. 6
Igor Zachariasz – rozdz. 8

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8246-417-7

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.
Dział Praw Autorskich
01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33
tel. 22 535 82 19
e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

USTAWA

z dnia 11 stycznia 2018 r.

o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹

(Dz.U. z 2021 r. poz. 110)

¹ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1).

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Art. 1. [Przedmiot ustawy]

Ustawa określa:

- 1) zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, zwanej dalej „infrastrukturą paliw alternatywnych”, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura;
 - 2) obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
 - 3) obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;
 - 4) warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
 - 5) Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji.
1. Rozdział pierwszy komentowanej ustawy składa się z dwóch przepisów merytorycznych wydzielonych do części ogólnej. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej (§ 20 i 21 Załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20.06.2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz.U. z 2016 r. poz. 283), wydanego na podstawie art. 14 ust. 4 pkt 1 ustawy z 8.08.1996 r. o Radzie Ministrów (Dz.U. z 2021 r. poz. 178), w przepisach tych zamieszczono określenie zakresu spraw regulowanych przedmiotowym aktem (zakres normowania ustawy), a w art. 1 oraz w art. 2 objaśnienia użytych w ustawie określeń (słowniczek). Omawiana ustawa jest wynikiem implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, dlatego też zasadniczo jej zakres przedmiotowy oraz definicje legalne są efektem przeniesienia na grunt krajowy regulacji unijnej i do tej również należy odwoływać się, dokonując wykładni poszczególnych przepisów ustawy.

Zaznaczyć trzeba, że 17.02.2021 r. Rządowe Centrum Legislacji opublikowało projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw¹. Projekt nowelizacji przede wszystkim wdraża przepisy postanowienia dyrektywy 2018/844 z 30.05.2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, która określa wymogi dotyczące wyposażania budynków w infrastrukturę wstępną (kanałową) oraz w minimalną liczbę punktów ładowania, projekt ma również na celu doregulowanie kwestii szczegółowych.

- Przedmiot aktu wskazano w dość nieprecyzyjny sposób w tytule ustawy. Przyjmując opisowy tytuł „ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”, prawodawca zaznaczył, po pierwsze, że normuje problematykę związaną ze stosowaniem pojazdów z napędem elektrycznym, co zgodne jest z polityką Ministerstwa Klimatu i Środowiska, na którego stronie internetowej podkreślono, że „elektromobilność jest jednym z kluczowych obszarów działań prowadzonych w Ministerstwie Energii. Rozwój tego sektora wynika nie tylko z uwarunkowań środowiskowych i klimatycznych, ale także innowacyjnych rozwiązań zmieniających konkurencyjność gałęzi przemysłu i modyfikujących światową mapę zależności od surowców. Dalsze prowadzenie prac w tym obszarze będzie miało pozytywny wpływ nie tylko na branżę motoryzacyjną, ale również całą gospodarkę”². Po drugie, ustawodawca zaznaczył, że normuje kwestie paliw alternatywnych, inaczej określanych jako niekonwencjonalne, a zatem paliw innych niż konwencjonalne (kopalne). Z zakresu regulacji wyłączone zostały więc konwencjonalne paliwa i konwencjonalna infrastruktura (na którą składają się np. dystrybutory benzyny lub ropy naftowej). Paliwa alternatywne ustawodawca definiuje w art. 2 pkt 11 i rozumie przez nie „paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG)”. Ponadto, skoro ustawodawca w tytule ustawy wiąże ze sobą elektromobilność i paliwa alternatywne, oznacza to, że po pierwsze – regulacja ma dotyczyć wyłącznie środków transportu, po drugie – infrastruktury służącej dostarczaniu do tych środków transportu energii ze źródeł alternatywnych. Taki zakres regulacji potwierdza też przywołany powyżej art. 2 pkt 11, w którym mowa jedynie o silnikach pojazdów samochodowych i jednostek pływających, spod regulacji wyłączone są więc inne pojazdy, np. statki powietrzne oraz zrównoważone paliwo lotni-

¹ Biuletyn Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, *Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw*, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12340506/katalog/12740122#12740122> (dostęp: 30.03.2021 r.).

² Ministerstwo Klimatu i Środowiska, *Elektromobilność*, <https://www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc> (dostęp: 5.03.2021 r.).

cze (Sustainable Aviation Fuel – SAF, pomimo iż jest biopaliwem ciekłym). Na stronie sejmowej, ukazującej chronologicznie prace nad ustawą, zapisano natomiast, że ustawa określa „zasady sprzedaży usługi ładowania pojazdów elektrycznych, zasady działania podmiotów na rynku paliw alternatywnych, regulacji w zakresie informowania konsumentów oraz przepisów technicznych dla tej infrastruktury; wprowadzenia w życie instrumentów wsparcia rozwoju transportu elektrycznego oraz gazu ziemnego (CNG i LNG) wykorzystywanego w transporcie”³ i dalej: „ustawa ma również na celu określenie ról, przywilejów i obowiązków podmiotów na rynku paliw alternatywnych”⁴.

W nieco inny sposób natomiast zakres ustawy określono w jej części ogólnej. Artykuł 1 w pięciu punktach wymienia zakres regulacji i otrzymał on brzmienie: Ustawa określa (art. 1):

- 1) **zasady rozwoju** i funkcjonowania **infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych** w transporcie, zwanej dalej „infrastrukturą paliw alternatywnych”, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura;
- 2) obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- 3) **obowiązki informacyjne** w zakresie paliw alternatywnych;
- 4) warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
- 5) **Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** oraz sposób ich realizacji.

Z powyżej przytoczonych przepisów wywnioskować można, że ustawodawca nie reguluje wyczerpująco, jak sugeruje tytuł ustawy, problematyki elektromobilności i paliw alternatywnych, ale skupia się przede wszystkim na takich aspektach elektromobilności i paliw alternatywnych jak infrastruktura, w tym jej wymagania techniczne, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych oraz strefy czystego transportu. Natomiast z dalszych przepisów ustawy wynika, że zakresem regulacji objęto zasadniczo infrastrukturę przeznaczoną do ładowania pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym (w tym stacje ładowania oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego i związane z tym obowiązki).

Warto wspomnieć, że w ramach polityki przechodzenia na paliwa alternatywne coraz więcej krajów wyznacza graniczne daty zakazu sprzedaży aut spalinowych, a ponadto odchodzi od rozbudowy tradycyjnych stacji paliwowych. Przykładowo w mieście

³ Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, VIII Kadencja Archiwum, *Rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2147> (dostęp: 5.03.2021 r.).

⁴ Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, VIII Kadencja Archiwum, *Rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2147> (dostęp: 5.03.2021 r.).

Petaluma w Kalifornii (USA) od 2021 r. całkowicie zakazano budowy nowych stacji benzynowych i zwiększania liczby dystrybutorów⁵.

3. Treść regulacji unijnej brzmi natomiast: Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne ramy dla środków dotyczących **rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Niniejsza dyrektywa ustanawia **minimalne wymogi dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych**, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą **krajowych ram polityki państw członkowskich**, oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także **ustanawia wymogi w zakresie informowania użytkowników** (art. 1).

Porównując art. 1 ustawy i dyrektywy, co oczywiste, łatwo zauważyć zbieżność celów tych regulacji, za które należy uznać:

- 1) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych
 - skoro mowa o rozwoju, to można przyjąć, iż prawodawca zakłada, że podstawy do tego rozwoju już istnieją, zatem to, co należy zrobić, to rozbudować i zmodernizować technicznie istniejącą infrastrukturę (wprowadzić w tym zakresie nowoczesne i innowacyjne rozwiązania techniczne). W uzasadnieniu ustawy (VIII kadencja, druk sejm. nr 2147) wskazano natomiast, iż „trzeba podkreślić, że rynek paliw alternatywnych w transporcie w Polsce, z wyjątkiem gazu płynnego LPG, jest we wstępnej fazie rozwoju. Taki etap rozwoju rynku powoduje, że nie istnieje odpowiednia infrastruktura pozwalająca tankować/ładować pojazdy samochodowe wykorzystujące te paliwa”⁶. Mając na uwadze uzasadnienie, rozwój infrastruktury rozumieć należy jako jej budowę od podstaw tam, gdzie jej brak, rozbudowę istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem nowoczesnych technologii oraz utrzymanie potencjału istniejącej i nowo utworzonej infrastruktury zapewniające nieprzerwany i coraz szerszy, powszechny dostęp do niej. Infrastruktura ta w przyszłości zastąpić ma tradycyjny model rynku paliw, oparty na ropie naftowej, od której użycia powoli się odchodzi, realizując zasady „zielonego ładu”, a co za tym idzie, wprowadzając model mobilności oparty na paliwach niekonwencjonalnych. Ustawa nie normuje w pełni kwestii tak rozumianego rozwoju infrastruktury, chociażby z uwagi na to, że budując czy rozbudowując omawianą infrastrukturę należy odnieść się także do innych ustaw, które znajdują w tym zakresie zastosowanie. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych normuje rozdział 2 ustawy, natomiast obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych uregulowano w rozdziale 3.

⁵ Zob. A. Beldowicz, *Pierwsze miasto w USA zakazuje budowy stacji benzynowych*, „Rzeczpospolita”, <https://klimat.rp.pl/technologie/4506-pierwsze-miasto-w-usa-zakazuje-budowy-stacji-benzynowych/> (dostęp: 4.03.2021 r.).

⁶ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, druk nr 2147, <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=2147> (dostęp: 3.03.2021 r.).

Artykuł 1 pkt 1 odnosi się również do regulacji warunków technicznych infrastruktury, jednak ustawa w tym zakresie zawiera zasadniczo przepisy upoważniające do wydania rozporządzeń. Przykładowo art. 17 ust. 1 omawianego aktu mieści w sobie delegację ustawową w zakresie określenia wymagań technicznych dotyczących m.in. stacji ładowania i punktów ładowania. Ustawa nakłada na ministra właściwego do spraw energii obowiązek wydania w tym zakresie rozporządzenia. I tak, na podstawie wskazanego przepisu, 26.06.2019 r. wydano rozporządzenie Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Rozporządzenie, oprócz innych kwestii, określa szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, a także wymagania, jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych. Podobnie na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy (przepis upoważniający do obligatoryjnego wydania aktu wykonawczego) Minister Energii 28.08.2019 r. wydał rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego. Rozporządzenie to określa m.in. szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego czy rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego. Obecnie z ustawą powiązanych jest 27 aktów wykonawczych.

- 2) stworzenie Krajowych ram polityki w zakresie paliw alternatywnych
 - o krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mowa w rozdziale 5 ustawy (art. 43 i 44), który daje ministrowi właściwemu do spraw klimatu kompetencje do ich opracowania. Dokumenty takie opracowywano jeszcze przed wejściem w życie omawianej ustawy, np. Rada Ministrów 29.03.2017 r. przyjęła Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych jako dokument kluczowy dla wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego w postaci CNG i LNG stosowanych w transporcie drogowym oraz transporcie wodnym. Krajowe ramy polityki są kluczowym dokumentem strategicznym, powstałym w celu wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym. Krajowe ramy wyznaczyły cele ilościowe w zakresie budowy punktów ładowania o normalnej mocy i dużej mocy, punktów tankowania CNG i LNG oraz dotyczące floty pojazdów⁷.

⁷ Ministerstwo Energii, *Sprawozdanie z realizacji krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, Warszawa 2019, s. 3.

- 3) wprowadzenie obowiązków informacyjnych i jasnych zasad dotyczących sposobu informowania konsumentów o paliwach alternatywnych
- o powinnościach tych mowa w rozdziale 4 ustawy (art. 41 i 42), który przenosi na grunt polski obowiązki wskazane w dyrektywie 2014/94. Po pierwsze, co szczególnie ważne z punktu widzenia konsumenta paliwa alternatywnego, ustawodawca wprowadza obowiązek umieszczenia informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego m.in. w instrukcjach obsługi takich pojazdów oraz na terenie placówek handlowych prowadzących sprzedaż pojazdów silnikowych (obowiązek taki leży po stronie przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą z tego segmentu). W tym zakresie Minister Klimatu 27.08.2020 r. wydał rozporządzenie w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem (Dz.U. z 2020 r. poz. 1560). Po drugie, ustawodawca tworzy Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych, czyli rejestr publiczny, który, jak wskazuje art. 42 ustawy, prowadzony jest „dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów”.

Celem nadrzędnym regulacji, niewypowiedzianym wprost w art. 1 ustawy, jest, a przynajmniej powinna być, ochrona środowiska (w pkt 4 mowa jedynie o strefach czystego transportu). Strefy czystego transportu unormowano w art. 39 i 40 ustawy. Zgodnie z tymi przepisami na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub napędzane gazem ziemnym, przy czym decyzję o ustanowieniu strefy czystego transportu podejmuje w drodze uchwały rada gminy. Jak wskazuje M. Karciarz, rola, jaką ustawodawca nałożył na organy gmin na gruncie przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie stanowienia prawa, jest niezwykle istotna. Z jednej bowiem strony gminy powyżej 100 tysięcy mieszkańców otrzymały nowy instrument prawny w postaci dopuszczalności ustanowienia stref czystego transportu umożliwiający im walkę z zanieczyszczeniem powietrza (zjawiskiem niskiej emisji, smogiem) w strefach śródmiejskich, a z drugiej strony, kładąc coraz większy nacisk na elektromobilność, ustawodawca zobowiązał największe gminy w Polsce do koordynowania procedury lokalizowania i budowy infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania⁸. M. Karciarz zauważa też, iż czas pokaże, czy obecne przepisy i uregulowane nimi mechanizmy prawne są wystarczające do wdrożenia

⁸ M. Karciarz, *Rola organów gminy w stanowieniu prawa w zakresie elektromobilności – strefy czystego transportu oraz plany budowy ogólnodostępnych stacji ładowania* [w:] *Akty prawa miejscowego w procesie organizowania publicznego transportu zbiorowego*, red. A. Misiejko, K. Ziemiński, Warszawa 2020, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369467963/51/misiejko-adrian-red-ziemiński-krystian-red-akty-prawa-miejscowego-w-procesie-organizowania...?keyword=Elektromobilno%C5%9B%C4%87%20i%20paliwa%20alternatywne&cm=SREST> (dostęp: 30.03.2020 r.).

W komentarzu szczegółowo i praktycznie omówiono:

- zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych,
- obowiązki podmiotów publicznych w tej materii, w tym przygotowanie planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego,
- warunki funkcjonowania stref czystego transportu,
- krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i sposób ich realizacji.

Poruszana problematyka jest jedną z kluczowych w zakresie ochrony powietrza i walki ze zmianami klimatycznymi podejmowanymi przez globalne organizacje międzynarodowe, Unię Europejską oraz poszczególne kraje.

Publikacja zainteresuje prawników praktyków, pracowników administracji, menedżerów i przedsiębiorców zajmujących się w pracy zawodowej zagadnieniami ochrony środowiska, energetyki odnawialnej, zarządzania energią, transportu niskoemisyjnego.

Filip Grzegorzczak – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie; adwokat; wiceminister Skarbu Państwa (2015–2016); wiceprezes (2007–2008) i prezes zarządu (2016–2020) Tauron Polska Energia SA; od 2020 r. wiceprezes zarządu Grupy Azoty SA odpowiedzialny za transformację energetyczną.

Ambroży Mituś – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, kierownik Katedry Polityk Regulacyjnych, dyrektor Instytutu Polityk Publicznych i Administracji w Kolegium Gospodarki i Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie; współautor wielu analiz, raportów i ekspertyz, autor kilkudziesięciu publikacji z zakresu funkcjonowania administracji publicznej i jej otoczenia społeczno-gospodarczego, a w szczególności z zakresu samorządu terytorialnego, kontroli zarządczej, zamówień publicznych i gospodarki.



9788382464177 W01P01

ISBN 978-83-8246-417-7



9 788382 464177

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLWUER.PL

WWW.PROFINFO.PL