

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Nowe unijne ramy mobilności miejskiej«”

(COM(2021) 811 final)

(2022/C 323/18)

Sprawozdawca: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 21.1.2022
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	7.4.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.5.2022
Sesja plenarna nr	569
Wynik głosowania	
(za/przeciw/wstrzymało się)	203/1/8

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje publikację komunikatu KE w sprawie unijnych ram mobilności miejskiej. Dokument publikowany jest we właściwym czasie, biorąc pod uwagę wyzwania związane z potrzebą troski o środowisko oraz wyzwania w okresie pandemii COVID-19, która zmienia sposób myślenia o mobilności i szerzej – o życiu i pracy w mieście. Konieczne jest znalezienie właściwej równowagi między ochroną środowiska a inkluzywnością mobilności w miastach. Potrzeba ograniczania emisji nie powinna skutkować obniżeniem mobilności i wykluczeniem komunikacyjnym.

1.2. Komitet zwraca uwagę na to, że prawo do mobilności należy uznać za jedno z praw podstawowych człowieka i jest o nim mowa również w Europejskim filarze praw socjalnych. Dlatego też wzywa do ambitnych działań UE na rzecz inkluzywności transportu w miastach. Należy postrzegać mobilność jako czynnik, które może wspierać równość, w tym przede wszystkim równość szans.

1.3. EKES wzywa przedstawicieli władz publicznych różnych szczebli, by wraz z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego i mieszkańcami współpracowali na rzecz poprawy mobilności, nie tylko w miastach, ale szerzej – na miejskich obszarach funkcjonalnych (obejmujących także tereny podmiejskie i wiejskie). Przede wszystkim, wzywa się do tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. sustainable urban mobility plan [SUMP]) oraz planów zrównoważonej logistyki miejskiej (ang. sustainable urban logistics plan [SULP]) oraz do planowania przestrzennego, które będą wychodziły poza granice miast. Powyższe powinno zostać odzwierciedlone w pracach nad rewizją TEN-T w zakresie, w jakim dotyczy węzłów miejskich. W ocenie EKES-u powinny to być miejsca wpisujące się w koncepcję punktu kompleksowej obsługi.

1.4. Ponadto EKES wzywa do partycypacyjnego podejścia do procesu planowania. W ocenie Komitetu tylko zaangażowanie wszystkich interesariuszy transportu w mieście może doprowadzić do zmiany w pożądanym kierunku. Stąd też pozytywna ocena propozycji zmiany składu grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej i otwarcie jej na osoby spoza administracji publicznej. EKES proponuje rozszerzyć jej skład na przedstawicieli różnych grup społecznych i środowisk, zwłaszcza ludzi młodych. Zgłasza również wolę uczestniczenia w pracach tego gremium. Jednocześnie uważa, że takie podejście może sprzyjać promocji SUMP i SULP. EKES pragnie również podkreślić znaczenie działań zwiększających świadomość pasażerów i biznesu na temat oferty mobilności i logistyki w miastach, w tym zwłaszcza optymalizacji korzystania z samochodów. Bardzo istotna jest rola edukacji i szeroko zakrojonej współpracy między różnymi instytucjami i organizacjami.

1.5. Niezwykle ważne jest zapewnienie odpowiedniego, długookresowego finansowania działań związanych z mobilnością. Zachęca się kraje członkowskie UE i samorządy lokalne do angażowania środków własnych, co obok tworzenia SUMP i SULP stanowi dowód na wolę polityczną dokonania zmiany w omawianym obszarze. Rozważyć należy przeznaczanie specjalnych środków na rozwój infrastruktury transportu w ramach środków unijnych.

1.6. EKES podkreśla, że należy podjąć działania, które doprowadzą do zwiększenia atrakcyjności pracy w obszarze mobilności miejskiej, zwłaszcza w odniesieniu do transportu publicznego, gdzie dostrzega się braki kadrowe i starzenie się załóg. Konieczne jest wypracowanie rozwiązań poprawiających warunki zatrudnienia w drodze dialogu społecznego. Dotyczy to również sytuacji pracowników wykonujących pracę za pośrednictwem platform cyfrowych oferujących usługi związane z mobilnością. EKES przypomina o propozycji Komisji w sprawie poprawy warunków pracy za pośrednictwem platform internetowych. Należy zapewnić skuteczne wdrożenie dyrektywy.

1.7. EKES dostrzega szczególną rolę transportu publicznego w działaniach na rzecz poprawy mobilności w miastach i terenach podmiejskich. Ten rodzaj transportu winien cechować się wysoką jakością usług i dostępnością. Nie bez znaczenia w obecnej sytuacji zdrowotnej jest bezpieczeństwo. Dlatego też EKES wzywa do ambitnych działań na rzecz wzmocnienia transportu publicznego. Tym bardziej, iż transport publiczny ma szczególny wpływ na zwiększenie równości szans.

1.8. Rozwój cyfryzacji stwarza nowe szanse i zagrożenia. EKES dostrzega potencjał rozwiązań cyfrowych i wspiera ich rozwój. Należy jednak zapewnić, że pojawianie się nowych narzędzi w zakresie mobilności nie ograniczy dostępu do niej tych, którzy z różnych względów nie mogą bądź nie potrafią z nich korzystać. Szczególne znaczenie ma zatem podnoszenie umiejętności cyfrowych i bezpieczeństwa w środowisku cyfrowym. Ponadto apelujemy o poszanowanie zasad transparentności i demokratycznego zarządzania w zakresie danych pozyskiwanych poprzez aplikacje cyfrowe.

1.9. EKES wspiera działania na rzecz wypracowania wiarygodnej i porównywalnej bazy wskaźników w zakresie mobilności. Zaleca się wykorzystanie w pierwszej kolejności wskaźników ujętych w celu zrównoważonego rozwoju nr 11. Należy mieć świadomość, że zbieranie danych i ich opracowywanie to znaczący wysiłek dla administracji. Zachęca się zatem do wspierania administracji różnych szczebli w tym procesie.

2. Wprowadzenie

2.1. Dane statystyczne dotyczące mobilności w miastach obrazują skalę wyzwania, jakim jest zmiana zachowań i wyborów w zakresie mobilności⁽¹⁾. Mieszkańcy miast przywiązani są do aut. Ma to swoje konsekwencje społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Na skalę wyzwania, jakim jest przejście w kierunku zrównoważonej mobilności, zwrócił uwagę także Europejski Trybunał Obrachunkowy, który w swoim raporcie wskazał, iż „nie odnotowano wyraźnego dążenia do upowszechniania rodzajów transportu lepiej odpowiadających zasadom zrównoważonego rozwoju”⁽²⁾.

2.2. KE przedstawia w komunikacie propozycje działań, które mają w sposób bardziej zdecydowany zmienić zasady organizacji mobilności w miastach. Jak wskazuje Komisja, celem jest przejście od podejścia opartego na zapewnieniu płynności ruchu w kierunku bardziej zrównoważonego poruszania się osób i towarów.

2.3. Według KE ma to oznaczać wzmocnienie struktury transportu zbiorowego, w tym publicznego, lepsze możliwości aktywnej mobilności oraz wydajną, bezemisyjną logistykę miejską i dostawy na ostatnich kilometrach. Kluczowe znaczenie ma mieć multimodalność wdrażana z wykorzystaniem osiągnięć cyfryzacji. Ma to umożliwić lepsze łączenie obszarów miejskich i podmiejskich i poprawę efektywności.

2.4. Komunikat należy postrzegać w kontekście podwójnej transformacji – energetycznej i cyfrowej. W kontekście transportu do ich realizacji przyczynić się ma wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T, w tym promocja multimodalności zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym. Oznacza to również pełne wykorzystanie możliwości oferowanych przez cyfryzację.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES podziela spostrzeżenia i zalecenia Komisji. Miasta i mobilność miejska muszą ewoluować i dostosowywać się do nowych realiów. Trafnie postrzega się mobilność miejską jako szerokie pojęcie, obejmujące całokształt życia miasta, które powinno pozwalać na realizację celów związanych z gospodarką, społeczeństwem i środowiskiem. Jest to ważne, biorąc pod uwagę trudności, z jakimi boryka się sektor transportu w związku z pandemią COVID-19. Jednocześnie EKES postrzega transport publiczny jako element polityki niwelującej nierówności, zwłaszcza nierówności szans.

(1) <https://www.eiturbanmobility.eu/>
https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics#Distance_covered

(2) Trybunał Obrachunkowy, Sprawozdanie specjalne nr 06/2020, „Zrównoważona mobilność w miastach w UE – bez zaangażowania ze strony państw członkowskich nie będzie możliwa istotna poprawa”.

3.2. EKES uznaje mobilność za jedno z praw podstawowych. Wynika to z treści Powszechnej deklaracji praw człowieka, która stanowi, że każdy człowiek ma prawo swobodnego poruszania się. Przypomnieć również należy treść Europejskiego filara praw socjalnych, wedle którego „każdy ma prawo dostępu do podstawowych usług dobrej jakości, w tym [...] transportu [...]”. Mimo to EKES obserwuje, że obecna infrastruktura mobilności miejskiej nie jest w równym stopniu dostępna dla wszystkich. Należy zapewnić jak największą inkluzywność transportu.

3.3. EKES docenia rolę KE w procesie poprawy mobilności miejskiej. Ma jednak świadomość, że główny ciężar decyzyjny spoczywa na władzach lokalnych oraz państwach członkowskich. Wzywa zatem do aktywnych działań na rzecz rozwoju mobilności, w tym do podejmowania prac nad planami zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz planami zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP). Ich tworzenie bywa ograniczane m.in. przez brak woli politycznej. EKES podkreśla konieczność współpracy administracji na różnych poziomach decyzyjnych, także z udziałem organizacji społeczeństwa obywatelskiego i mieszkańców. Jednocześnie wzywa się państwa członkowskie do lokowania środków własnych na rzecz rozwoju i utrzymania infrastruktury służącej mobilności w miastach. Rozważyć należy przeznaczanie specjalnych środków na rozwój infrastruktury transportu w ramach środków unijnych.

3.4. EKES podziela opinię KE w zakresie SUMP i SULP. Niestety nadal wiele miast w UE nie posiada takich planów, co może wskazywać na to, że proces ich tworzenia jest znaczącym wysiłkiem finansowym i organizacyjnym. Propozycje KE idą w dobrym kierunku. EKES także będzie podejmował działania na rzecz popularyzacji tych instrumentów. EKES zachęca również do promowania tych planów w odniesieniu do przedsiębiorstw. Ważne jest, by plany te odpowiadały na bieżące trendy. Jeśli w długiej perspektywie nie dojdzie do znaczącej poprawy sytuacji, to należy rozważyć wprowadzenie obowiązku tworzenia SUMP i SULP z uwzględnieniem zasady pomocniczości.

3.5. Komunikat wiele uwagi poświęca problemowi ochrony środowiska w związku z rozwojem transportu w miastach. Należy w tym zakresie zachować odpowiednią równowagę. Potrzeba ograniczania emisji nie powinna skutkować obniżeniem mobilności i wykluczeniem komunikacyjnym. EKES proponuje wykorzystanie w pierwszej kolejności rozwiązań zachęcających do korzystania z pojazdów niskoemisyjnych i wspierania przedsiębiorców, organizacji społeczeństwa obywatelskiego oraz konsumentów w nabywaniu takich pojazdów. Równolegle należy przedstawiać pełne spektrum możliwości przemieszczania się, które ograniczą potrzebę poruszania się prywatnym samochodem w pełni lub częściowo.

3.6. Niezwykle istotne jest odpowiednie planowanie przestrzenne. Należy śledzić trendy związane z mobilnością i tworzyć odpowiednie rezerwy przestrzeni na cele związane z rozwojem nowych metod poruszania się, jak i z rozwojem sieci komunikacji publicznej. By jakość życia na terenach oddalonych od centrów miast była zadowalająca, należy zadbać o odpowiednią infrastrukturę dla mieszkańców tych terenów. Ważne jest, aby modele biznesowe dla nowych rodzajów mobilności, były dostosowane do infrastruktury miejskiej. Jeśli potencjał miejski nie jest wystarczający, należy wspierać partnerstwa na rzecz monitorowania trendów rozwoju mobilności w miastach i ich implementacji w UE i na poziomie globalnym. EKES będzie wspierał tego rodzaju działania.

3.7. Zaleca się współpracę miast oraz obszarów podmiejskich i wiejskich na rzecz tworzenia SUMP i SULP dla szerokich obszarów funkcjonalnych. Celem powinno być przeciwdziałanie suburbanizacji i chaosowi przestrzennemu.

3.8. EKES zgadza się ze znaczeniem, jakie w komunikacie przypisuje się wzmocnieniu węzłów miejskich TEN-T w odniesieniu do pasażerów i towarów, oraz podziela pogląd, że aspekty te powinny stanowić część przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T⁽³⁾. W tym kontekście EKES pragnie podkreślić, że miasta nie mogą rozwijać się w oderwaniu od terenów otaczających. Niezwykle ważne jest zatem, by między miastami a terenami podmiejskimi, w tym wiejskimi, istniały połączenia komunikacyjne pozwalające na dogodny przemieszczanie się i korzystanie z pełnego potencjału różnych obszarów i ich mieszkańców. W ocenie EKES-u węzły miejskie powinny być miejscami wpisującymi się w koncepcję punktu kompleksowej obsługi. Powinny nie tylko służyć zmianie sposobu przemieszczania się w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale zapewniać kompleksową obsługę transportową, w tym informację dla pasażerów, oraz usługi i produkty związane z transportem, także towarowym. W ocenie EKES szczególnie rolę w tym zakresie mogą mieć przystanki kolejowe.

3.9. EKES zgadza się z potrzebą obniżania emisyjności logistyki transportu towarowego, na przykład poprzez opracowywanie SULP, z naciskiem na opracowanie zrównoważonych rozwiązań, poprawę multimodalności z myślą o rozwiązaniach, technologiach i pojazdach bezemisyjnych. EKES podkreśla znaczenie zaangażowania w ten proces podmiotów publicznych i prywatnych oraz odpowiedniego rozwiązania problemów przejściowych.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

3.10. Wyzwaniem dla sektora będzie przyciągnięcie kadr. Jednym z dostrzeganych problemów jest zaawansowany wiek pracowników. Jednocześnie obserwuje się niskie zainteresowanie pracą w miejskim transporcie publicznym. W związku z tym dostrzega się braki kadrowe, które odbijają się na jakości świadczonych usług. Z drugiej strony pandemia COVID-19 pokazała wyraźnie, że pracownicy tego sektora odgrywają istotną rolę i zapewniają ciągłość funkcjonowania całych społeczności. Dlatego też należy zwiększyć atrakcyjność pracy w tym sektorze poprzez zapewnienie godnych i sprawiedliwych warunków zatrudnienia. Ponadto bardzo ważne jest, aby do programów nauczania i pracy z młodzieżą włączyć edukację w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy uczynić programy edukacyjne bardziej interaktywnymi i atrakcyjniejszymi dla młodych ludzi, w tym za pośrednictwem programu Erasmus+. Wypracowywanie rozwiązań w tym zakresie powinno odbywać się poprzez mechanizmy dialogu społecznego.

3.11. W systemie zamówień publicznych na usługi transportowe w miastach należy brać pod uwagę szereg kryteriów społecznych i środowiskowych przy wyborze najlepszej oferty, z uwzględnieniem wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾.

3.12. Transport publiczny jest kluczowy dla rozwoju mobilności. Należy zatem wspierać jego rozwój, m.in. poprzez określenie celów dotyczących transportu publicznego na kolejne lata. Nie można również zapominać o takich elementach jak dostępność, przystępność, poczucie bezpieczeństwa, niezawodność i punktualność. Jednocześnie należy zwiększać zaufanie do komunikacji miejskiej jako bezpiecznej dla zdrowia, zwłaszcza w czasie kryzysów zdrowotnych, takich jak pandemia COVID-19. Ważne jest także, by podróżowanie tym rodzajem transportu nie kojarzyło się z ubóstwem. Nie można przy tym pomijać roli transportu publicznego w wyrównywaniu szans, w tym między płciami. EKES wzywa do tworzenia długookresowych ram wsparcia finansowego w zakresie finansowania infrastruktury transportu publicznego.

3.13. W komunikacie zwraca się uwagę na kwestie dotyczące wykorzystywania mobilności jako usługi (MaaS). Jest to pożądanym kierunkiem rozwoju, ponieważ oferuje ogromny potencjał generowania dużej ilości danych. Niemniej istnieją obawy o to, czy dane przetwarzane przez aplikacje nie będą wykorzystywane w sposób nieuprawniony. Należy zapewnić odpowiednie ramy regulacyjne gwarantujące poszanowanie demokratycznych zasad transparentności w zarządzaniu komunikacją miejską. Potrzebna jest przy tym kontrola publiczna. Ponadto samorządy terytorialne potrzebują wsparcia w zakresie rozwoju technologii opartych na sztucznej inteligencji. EKES podkreśla, że rozwój nowoczesnych narzędzi cyfrowych w zakresie mobilności nie może prowadzić do wykluczenia tych, którzy nie mogą bądź nie potrafią korzystać z takich rozwiązań. Konieczne jest rozwijanie umiejętności cyfrowych społeczeństwa.

3.14. EKES podkreśla znaczenie budowania świadomości i edukacji dotyczącej nowoczesnej mobilności. Należy pokazywać mieszkańcom korzyści wynikające z porzucenia prywatnych aut na rzecz innych metod podróżowania. Szczególnie ważna jest optymalizacja korzystania z samochodów. Oprócz organów i inicjatyw UE ważną rolę odgrywają w tym zakresie organizacje i sieci społeczeństwa obywatelskiego ⁽⁵⁾. Dobrym przykładem jest CIVITAS. EKES proponuje również wspieranie turystyki miejskiej uwzględniającej wykorzystanie zrównoważonych sposobów przemieszczania się.

3.15. EKES pragnie wyrazić swoje zainteresowanie udziałem w pracach grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej. Zgadza się, że należy zmienić skład i zasady prac tej grupy. Otwarcie grupy na środowiska spoza administracji to właściwy kierunek. Zachęca się do zróżnicowania składu tej grupy, tak by reprezentowane w niej były różne grupy społeczne i przedstawiciele różnych środowisk. Powyższe uwagi można odnieść także do innych gremiów zajmujących się mobilnością na różnych szczeblach.

3.16. EKES popiera również propozycje KE dotyczące poprawy zharmonizowanych wskaźników mobilności miejskiej. Warto w tym miejscu odnotować, iż komunikat przywołuje cel zrównoważonego rozwoju nr 11, który dąży do uczynienia miast i osiedli ludzkich włączającymi, bezpiecznymi, odpornymi i zrównoważonymi do roku 2030. Warto podkreślić, że cele szczegółowe mogą stanowić wytyczne i dla polityki unijnej w tym zakresie, i dla projektowania wskaźników. Trzeba zagwarantować ich porównywalność i aktualność. Dlatego też EKES apeluje o wsparcie służb odpowiedzialnych za gromadzenie danych i opracowywanie statystyk na różnych szczeblach. Komitet zachęca do wykorzystania bazy SUMI ⁽⁶⁾ jako podstawy do dalszych prac oraz do uwzględnienia doświadczeń towarzyszących pracom nad tym narzędziem.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1)

⁽⁵⁾ Jak np. EIT Urban Mobility czy też stowarzyszenia miast.

⁽⁶⁾ <https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>

4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES zwraca także uwagę na to, że dostępna dla wszystkich pasażerów informacja pasażerska powinna być nieodłączną częścią usługi transportu publicznego. Liczne taryfy, strefy i różnorodność przypisanych im biletów utrudniają sprawne przemieszczanie się. Dotyczy to zwłaszcza tych, którzy przybywają do miast na krótkie pobyty. EKES zachęca do tego, by tworzyć proste i jasne taryfikatory.

4.2. Dla wielu młodych ludzi priorytetem jest kompleksowa zmiana perspektywy skupiająca się na zdrowej i przyjaznej dla klimatu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju⁽⁷⁾. EKES zachęca zatem, by w procesie kształtowania polityki i podejmowania decyzji w UE zabiegać o bardziej zorganizowane zaangażowanie młodzieży na rzecz klimatu i zrównoważonego rozwoju⁽⁸⁾ oraz by kontynuować inicjatywy takie jak DiscoverEU.

4.3. KE słusznie nawiązuje w komunikacie do pracy za pośrednictwem platform cyfrowych, także w zakresie mobilności. W ostatnich latach zidentyfikowano szereg problemów i wyzwań z tym związanych, w tym problemy dotyczące warunków zatrudnienia. EKES przypomina o propozycji Komisji w sprawie poprawy warunków pracy za pośrednictwem platform internetowych. Należy zapewnić skuteczne wdrożenie dyrektywy.

4.4. EKES zwraca uwagę na sektor handlu detalicznego, który może istotnie przyczynić się do osiągnięcia celów związanych z mobilnością w miastach, o ile uwzględni się założenia modelu proximity w handlu detalicznym, zwłaszcza odnośnie do produktów pierwszej potrzeby. Handel o zasięgu lokalnym powinien sprzyjać korzystaniu w większym stopniu z rozwiązań o charakterze zrównoważonym. Należy również śledzić nowe trendy, jak np. aerial mobility, które mogą stanowić nową jakość w zakresie usług związanych z mobilnością.

4.5. W komunikacie wspomina się o roli żeglugi śródlądowej jako tej, która również może odegrać swoją rolę w zazielenianiu zarówno transportu miejskiego, jak i transportu towarowego „ostatniej mili”. W tym miejscu EKES pragnie przywołać swoją opinię w sprawie NAIADES III⁽⁹⁾, gdzie przedstawiono zalecane rozwiązania w tej dziedzinie. Mowa w niej m.in. o tym, że należy stworzyć określone warunki do rozwoju żeglugi śródlądowej w miastach. Są to m.in. stworzenie odpowiedniej infrastruktury oraz zapewnienie takich samych preferencji dla publicznego transportu wodnego jak dla publicznego transportu lądowego.

Bruksela, dnia 18 maja 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽⁷⁾ *Youth Position Paper* [Dokument przedstawiający stanowisko młodzieży], Wiedeń, 2021, <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/the-pep.html>.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 429 z 11.12.2020, s. 44.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 194 z 12.5.2022, s. 102.