

# Możliwości kontroli kierowców są ograniczone. Po wypadku w Warszawie samorządy i przewoźnicy upominają się o zmiany legislacyjne

### Zapisy, zgodnie z którymi stawienie się do pracy pod wpływem narkotyków jest uznane za ciężkie naruszenie obowiązków pracowniczych, mogą dziś być umieszczane jedynie w regulaminach. Powinny zostać zapisane w prawie. Apelują o to do premiera władze Warszawy

Organizacja komunikacji publicznej w mieście to zadanie własne samorządu, jednak w Polsce działają różne modele zlecenia przewoźnika pasażerów. Wstąpienie naszego kraju do Unii Europejskiej i w konsekwencji konieczność ratyfikacji rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Uz. UE z 2007 r. L 315, s. 1) wymusiła na samorządach rozdzielanie funkcji organizatora przewoźnika i operatora. Tymi ostatnimi w dużej mierze są jednak spółki komunalne. Samorządy w ograniczonym zakresie decydują się na wybieranie przewoźników w przetargach. Są tylko dwa miasta, które w całości zlecają przewozy na zewnątrz – Elbląg i Wałbrzych. Kilka dużych miast zdecydowało się zaś uwolnić część rynku przewoźnego. Oprócz Warszawy taki model działa np. w Krakowie czy Wrocławiu. W innych miastach, np. w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku, samorządy szukają przewoźników do obsługi linii podmiejskich. Powód jest prosty. Gminy ościenne nie chcą zbytnio się dokładać do przewozów.

**Najważniejsza oszczędność**  
W przetargach udaje się osiągnąć niższe stawki za tzw. wozokilometr. I to jest główna zaleta tego systemu. W stolicy, gdzie zleca się przewozy prywatnym firmom od kilkunastu lat, za przejechany przez autobus kilometr płaci się od 6,26 do 9,21 zł. W przypadku komunalnego przewoźnika – Miejskich Zakładów Autobusowych – obecna stawka to niecałe 9 zł.  
Według dra Michała Wolańskiego ze Szkoły Głównej Handlowej jest też druga ważna zaleta zlecenia przewoźnika na zewnątrz. Powstaje relacja zlecający – klient, w której jasno określamy, jakie usługi oczekujemy. W przypadku stwierdzenia niedociągnięć, np. spóźnienia się autobusów czy braku czysto-

ści, zlecający przewozy może obniżyć opłatę za niepełnowartościowe kursy. Przykładem jest Warszawa, gdzie przed laty pasażerowie skarżyli się na jakość usług świadczonych przez jednego z przewoźników, który w przetargu dość mocno zszedł z ceny za wozokilometr. W mediach opisywano przypadki, w których zatrudnieni przez przewoźnika kierowcy z Ukrainy jeździłi przemęczeni, bo muszą pracować dłużej, niż pozwalają na to przepisy, nawet po 16 godzin dziennie. Kontrole Inspekcji Transportu Drogowego potwierdziły, że wielu kierowców przekracza dopuszczalny czas pracy. Zarząd Transportu Miejskiego zdecydował się wówczas na usprawnienie systemu zlecenia przewoźników. [ramka 1]

**Ograniczone możliwości**  
Przewoźnicy oraz urzędnicy miast zwracają jednak uwagę, że przepisy nie pozwalają teraz na zbytnią kontrolę pracownika. W efekcie niezależnie od tego, czy samorząd zleca przewozy firmie prywatnej, czy własnemu przewoźnikowi komunalnemu, to możliwości np. sprawdzenia, czy ktoś stawia się do pracy pod wpływem alkoholu czy narkotyków, są ograniczone.  
– Zgodnie z prawem kierowca może odmówić pracodawcy badania alkomatem czy użycia narkotestu – mówi Dorota Kacprzyk, prezes Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. – Niektórzy przewoźnicy wprowadzili robią kontrolującą trzeźwość, ale w praktyce nie mają do tego podstawy prawnej – dodaje.

Gdy jest odmowa, konieczne staje się wezwanie policji. Tak samo w przypadku podejrzenia, że kierowca zażywał narkotyki. Karolina Galecka, rzecznik prasowy Urzędu Miasta st. Warszawy, tłumaczy, że dzieje się tak dlatego, bo nie istnieją przepisy, które pozwalałyby na testowanie pracowników na obecność substancji psychoaktywnych.  
– To najbardziej rażąca luka, która jest związana z niedawnym wypadkiem, i zauważamy potrzebę jasnego uregulowania tej kwestii w prawie – mówi

#### Ramka 1

**Co w umowie z przewoźnikiem**  
W stołecznym ZTM prowadzony jest m.in. rejestr pracowników operatora. Jest to baza zawierająca informacje o kierowcach, którzy przeszli organizowany przez ZTM proces weryfikacji kompetencji. Oprócz wyników egzaminów przy każdym kierowcy znajdują się następujące informacje: rodzaj umowy z operatorem, okres obowiązywania, wymiar etatu, numer służbowy. Test kompetencji przeprowadzany jest przez ZTM. Przed egzaminem urzędnicy sprawdzają tożsamość i uprawnienia do kierowania pojazdami. W trakcie testu pracownik odpowiada na 20 pytań zamkniętych. Sprawdzana jest znajomość:  
■ układu komunikacyjnego i topografii miasta,  
■ przepisów porządkowych oraz zasad taryfowych,  
■ zasad obsługi pasażerów i obowiązków prowadzącego pojazd. Oprócz tego cudzoziemcy muszą przedstawić certyfikat znajomości języka polskiego co najmniej na poziomie B1.

#### Ramka 2

**Bez uprawnień do badań alkomatem**  
W komunikacie z 27 czerwca 2019 r. Urząd Ochrony Danych Osobowych wskazał, że stan trzeźwości pracowników można sprawdzać, ale tylko wtedy, gdy łącznie są spełnione dwa warunki, czyli badanie:  
1) odbywa się na żądanie kierownika zakładu pracy, osoby przez niego upoważnionej lub pracownika, co do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że spożywał alkohol w czasie pracy lub stał się do niej w stanie po użyciu alkoholu,  
2) przeprowadzane jest przez uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego (np. policja), zabieg pobrania krwi dokonuje zaś osoba mająca odpowiednie kwalifikacje zawodowe, co ma zapewnić wiarygodność wyniku badania.  
W opinii UODO nie ma podstawy prawnej, która umożliwiłaby pracodawcom samodzielną kontrolę pracowników alkomatem. Nie można więc traktować badania stanu trzeźwości pracowników m.in. jako:  
■ formy monitorowania pracy pracowników, o której mowa w art. 223 par. 4 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1040; ost.zm. Dz.U. z 2019 r. poz. 1495),  
■ działania niezbędnego dla zapewnienia ogółowi pracowników bezpiecznych lub higienicznych warunków pracy,  
■ usprawiedliwionego ze względu na uzasadniony interes pracodawcy.

Galecka. Stołeczny ratusz wysłał pismo do szefa rządu z prośbą o prawne uregulowanie możliwości kontrolowania kierowców pod kątem zawartości substancji psychoaktywnych we krwi. Apel popiera Maciej Hasiak, rzecznik prasowy Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie. Wyjaśnia, że gdy kierowca odmawia badania i czeka się na patrol, to w trasę wyjeżdża kierowca rezerwowo, a jeżeli został on już przypisany na inną linię, to autobus czy tramwaj po prostu wypadają z trasy. – Wielokrotnie wskazywaliśmy, że potrzebna jest zmiana przepisów, bo prewencyjny nadzór pod tym względem jest iluzoryczny, a interwencje, w przypadku konieczności ich przeprowadzenia, czasochłonne i destrukcyjne dla całego systemu – stwierdza Maciej Hasiak.

**Konieczne nowe przepisy**  
W podobnym tonie wypowiada się Maciej Zaremba, rzecznik prasowy Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Jaworznie. Tłumaczy, że dziś pracodawca może jedynie wprowadzić do regulaminu pracy postanowienia, zgodnie z którymi stawienie się do pracy pod wpływem środków odurzających jest uznane za ciężkie naruszenie obowiązków pracowniczych i że uniemożliwia to wykonywanie obowiązków. – Ale to nie wyklucza rozwiązania ze strony pracownika za niesprawiedliwe bądź nieuzasadnione uniemożliwienie świadczenia pracy – podkreśla Zaremba.

poz. 110; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 695) warto byłoby wprowadzić przepis, na mocy którego dyspozytor byłby uprawniony do weryfikacji przeprowadzania badań trzeźwości oraz sprawdzania, czy kierowcy nie znajdują się w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu (czyli narkotyków), a w razie potrzeby do uniemożliwienia kierowania pojazdem przez osobę znajdującą się w takim stanie.

W Krakowie już tak się dzieje. Tamtejsze Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zdecydowało się sprawdzać wrywkowo swoich pracowników na obecność narkotyków. W tym roku wykonano 150 narkotestów, koszt jednego to 80 zł netto. W ciągu kilku lat w przypadku pięciu kierowców wykryto środki odurzające w organizmie. Przewoźnik rozwiązał z nimi umowę o pracę. Poradził też sobie z kwestią nielegalności takiego rozwiązania. – Podpisując umowę o pracę, kierowcy podpisują też oświadczenie, że zgadzają się na takie badanie – wyjaśnia Marek Garnarczyk, rzecznik krakowskiego MPK. Także Krzysztof Balawejder, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu, opowiada, że w ostatnim czasie zaczęto u niego kontrolować kierujących pod kątem zazywania narkotyków. Przypina, że choć wzburyło to związki zawodowe, to jednak bezpieczeństwo pasażerów jest priorytetem. [wywiad s. 04]

Generalnie związki nie są jednak przeciwni. – W większości zakładów komunikacyjnych prowadzone są cykliczne badania pracowników przed podjęciem pracy. Są również i takie, w których badania te wykonywane są codziennie na wszystkich pracownikach podejmujących pracę. Związki zawodowe w pełni popierają działania pracodawców zmierzające do eliminowania prób podjęcia pracy przez pracowników niedyspozycyjnych z powodu alkoholu, środków odurzających, zmęczenia czy choroby. Nie znam przypadku, aby któraś z organizacji związkowych takie działania pracodawców negowała – zapewnia Andrzej Arndt, wiceprezident Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP.

Po wypadku w Warszawie PKM Jaworzno postanowiło wysłać kierowników, dyspozytorów i brygadystów na specjalne kursy z udziałem policji, ratowników medycznych itp. Dzięki temu pracownicy mają mieć fachową wiedzę pozwalającą na szybką identyfikację osób będących pod wpływem substancji odurzających i ewentualne wyeliminowanie ich z pracy. Co ciekawe, takie działania w zeszłym roku zlecił Warszawa. – Kierownicy, mistrzowie, dyspozytorzy i pracownicy nadzoru ruchu przeszli specjalistyczne szkolenie, dzięki któremu są w stanie wychwycić nietypowe, podejrzone zachowanie pracownika i ewentualnie wezwać policję – twierdzi rzecznik Miejskich Zakładów Autobusowych Adam Stawicki.

**Lepsza weryfikacja na etapie zatrudnienia**  
Ale są i inne luki w prawie, które uniemożliwiają samorządom i spółkom komunalnym odpowiedni nadzór nad tym, kto i w jakim stanie wykonuje przejazdy na ich terenie. Przewoźnicy nie mogą się np. dowiedzieć, czy kierowca ma na swoim koncie wykroczenia drogowe (sprawa wypadku w Warszawie był wcześniej 13 razy karany za wykroczenia drogowe). – Dane o sprawach wykroczeń są rejestrowane w elektronicznym zbiorze danych prowadzonym przez komendanta głównego

Policji. Pracodawca nie jest podmiotem uprawnionym do otrzymania informacji przetwarzanych w tym rejestrze. Istnieje tu pewna luka w przepisach – mówi Joanna Parzniewska, rzecznik Arrivy, w której pracował feralny kierowca. Dodaje, że pracodawca może jedynie wymagać od kandydatów do pracy na stanowisku kierowcy informacji o danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Karnym. To, jak się okaże, zdecydowanie za mało. Dlatego Kamil Bujak, szef Zarządu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, proponuje wprowadzenie obowiązku przedstawiania historii popełnianych wykroczeń drogowych w procesie zastraszania kierowców i motorniczych. Na zasadzie dobrowolności. To jednak może się nie spodobać związkowi zawodowemu. – Próba pozyskiwania takiej wiedzy byłaby w pewien sposób ingerencją w życie prywatne pracownika – mówi Andrzej Arndt. Związkowiec dodaje, że w sytuacji, kiedy na rynku brakuje kierowców, pracodawcy przyjmują każdego chętnego, a weryfikacja przydatności do pracy schodzi wówczas na dalszy plan.

Mecenas Jędrzej Klatka twierdzi jednak, że można wprowadzić przepisy pozwalające na dokładniejszą weryfikację kierowców. Warunki zatrudnienia kierującego pojazdem są określone w art. 39a ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2140; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 875). Wśród nich znajduje się m.in. brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. – Należy rozważyć wydanie przepisów wykonawczych, które doprecyzowałyby, w jaki sposób należy weryfikować istnienie przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – wyjaśnia prawnik.

Ponadto zgodnie z art. 229 par. 4 kodeksu pracy pracodawca nie może dopuścić do pracy pracownika bez aktualnego orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań do pracy na określonym stanowisku w warunkach pracy opisanych w skierowaniu na badania lekarskie. Jednak wskazówki metodyczne w sprawie przeprowadzania badań profilaktycznych, które stanowią załącznik nr 1 do rozporządzenia ministra zdrowia i opieki społecznej z 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzenia badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w kodeksie pracy (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 2067), nie zawierają żadnych specjalnych wymagań w zakresie badań wstępnych kierowców publicznego transportu zbiorowego, choć przewidują w części V tabeli różnicowanie badania pracowników narażonych na niekorzystne czynniki psychosocjalne. – Skoro zatem przewidziano tam specjalne badania dla nauczycieli (praca wymagająca stałego i długotrwałego wysiłku głosowego), to można także wprowadzić specjalne badania kierowców i zwiększyć częstotliwość badań okresowych – uważa mec. Jędrzej Klatka.

**Czas pracy**  
Przewoźnicy mają ograniczone możliwości kontroli, czy kierowcy nie dorabiają u innych przewoźników i w efekcie nie przekraczają czasu pracy. Jak mówi Michał Wolański z SGH, przed laty były przypadki, że kierowcy dorabiali w różnych firmach i jeździli przemęczeni, choć dziś to przesyła. – Jednak tę kwestię powinno się doprecyzować od strony prawnej,

bo dziś pracodawca nie może precyzyjnie zweryfikować, czy i jak długo ktoś pracował w poszczególnych miejscach – podkreśla. [wywiad s. 04] Potwierdza to Joanna Parzniewska z Arrivy. – Każdy kierowca jest informowany o obowiązujących w spółce przepisach, w tym tych dotyczących czasu pracy. Musi też złożyć pisemne oświadczenie, czy jest lub nie jest zatrudniony u innego pracodawcy. Jeśli wykonuje przewozy drogowe poza spółką, to składa informację, w jakim wymiarze – wyjaśnia. Dodaje, że w samej spółce czas pracy jest ściśle kontrolowany, ale nie ma możliwości weryfikacji czasu pracy u innych przewoźników. – Kierowca, który brał udział w wypadku przy moście Grota-Roweckiego, złożył pisemne oświadczenie, że nie pozostaje w zatrudnieniu u innego pracodawcy i nie wykonuje przewozów drogowych poza Arrivą – dodaje Parzniewska.

Kontrolę czasu pracy kierowców może przeprowadzić Inspekcja Transportu Drogowego, która weryfikuje też, czy osoba jest zatrudniona tylko u jednego czy też dorabia w innych firmach. Dziś inspekcja znacznie rzadziej wykrywa łamanie przepisów w tym zakresie niż 8–10 lat temu, gdy było to nagminne i związane z zatrudnieniem Ukraińców.

**Stan techniczny pojazdów**  
Jednak liczba wypadków i poziom bezpieczeństwa zależą nie tylko od ludzi i błędów, jakie popełniają. Umowy zawierane z operatorami zewnętrznymi zawierają wiele zapisów umożliwiających utrzyma-

nie oraz weryfikację jakości przewozów. Każdy autobus podlega obowiązkowym przeglądom technicznym w stacji diagnostycznej. W przypadku nowych aut po roku od daty rejestracji, potem co pół roku. W ramach certyfikacji pojazdów autobusy firm realizujących zamówienie publiczne poddaje się kompleksowemu oglądaniu co do zgodności z wymogami specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) oraz umowy, jak również sprawności wszystkich zainstalowanych systemów elektronicznych.

Pracownicy warszawskiego ZTM mają prawo do sprawdzania pojazdów w dowolnym momencie (np. na pętli), a także skierowania go na badanie techniczne do stacji diagnostycznej. Jeśli wypadnie ono negatywnie, to autobus jest wycofywany z ruchu. Ponadto operatorzy zobowiązani są do posiadania taboru spełniającego wymagania ZTM, a zatem pojazdów o odpowiedniej pojemności i wyposażeniu (np. w alkomat umożliwiający uruchomienie pojazdu w przypadku wykrycia alkoholu u kierowcy), a także zaplecza technicznego umożliwiającego utrzymanie autobusów w należytym stanie technicznym. Dodatkowo operatorzy obsługujący trasy komunikacyjne na zlecenie ZTM mają własne procedury dotyczące kontroli stanu technicznego pojazdów, np. po każdym zjeździe do zajezdni, przed wyjazdem na trasę itp. – Operator musi przekazywać także informacje dotyczące przeglądów technicznych pojazdów oraz o ewentualnych uszkodzeniach – zapewnia Karolina Galecka. [wywiad s. 04]

#### OPINIA EKSPERTA

## Po szkodzie wszyscy jesteśmy mądrzejsi, ale incydentów całkiem nie da się uniknąć



MARCIN GROMADZKI  
z Public Transport Consulting

System organizacji transportu miejskiego w Warszawie – i w wielu innych miastach – stoi na bardzo wysokim poziomie. Wypadek na moście Grota-Roweckiego uważam więc za jednostkowy incydent, któremu trudno było zapobiec. Oczywiście dziś wszyscy jesteśmy mądrzejsi i twierdzimy, że kierowca powinien być badany pod kątem zazywania narkotyków. Natomiast takie testy i tak nie wyeliminowałyby wszystkich tego rodzaju przypadków. Bardzo dobrze, że dyspozytorzy standardowo przyglądają się kierowcom i oceniają ich zachowanie. Bo wbrew pozorom to szybka droga do stwierdzenia, czy kierowca nadaje się do jazdy. Powszechnie stały się też alkomaty zamontowane w pojazdach. Nie można również zapominać o kontrolach służb nadzoru ruchu podlegających organizatorowi transportu, w tym przypadku ZTM w Warszawie. Mogą oni sprawdzać zachowanie pracowników i w przypadku wykrycia nieprawidłowości powiadomić policję lub zgłosić prośbę do operatora o zbadanie kierowcy. Jeśli się okazuje, że operator notorycznie poddaje niedysponowanych pracowników, może to skutkować zerwaniem umowy. Zakontraktowane firmy chcą tego uniknąć za wszelką cenę, więc naprawdę dbają, aby zapobiec podobnym sytuacjom. Po wypadkach modne jest punktowanie niewielkiego doświadczenia kierowców. Jednak w praktyce tacy kierowcy znacznie rzadziej powodują u operatorów poważne problemy. Mówiąc szczerze, że to właśnie starzy wydawcy bywają niekiedy bardziej kłopotliwi. Miewają czasem pewne nawyki prowadzenia pojazdów, np. wyłączanie biegu podczas jazdy z górki w automatycznej skrzyni biegów, co prowadzi do jej szybkiego uszkodzenia. I w takim momencie się też wzrok i czas reakcji. Poważniejsze kłopoty widzę w kontraktowaniu przewoźników, którzy wygrywają przetargi bardzo niską ceną. Później muszą się mocno gimnastykować i oszczędzać, by wygenerować choćby minimalny zysk. Podmioty te rezygnują z umów o pracę i jednocześnie szukają najtańszych na rynku kierowców. Podobne zagrożenie pojawia się, gdy przetargi są rozstrzygane tuż przed sztywno określoną datą rozpoczęcia przewozów, np. wskutek różnych odwołań. Wówczas zwycięzcy mogą mieć kłopot z zatrudnieniem dostatecznej liczby doświadczonych i niebudzących wątpliwości kierowców.

### Stanowisko Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z 1 lipca 2020 r. dla DG P

Ministerstwo dostrzega potrzeby pracodawców w zakresie przeprowadzania kontroli trzeźwości pracowników, np. ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa publicznego. Z uwagi na złożoność problemu oraz konieczność wyważenia interesów pracowników (tj. zapewnienia poszanowania ich godności i innych dóbr osobistych), interesów pracodawców i zapewnienia bezpieczeństwa publicznego planowane jest podjęcie tego tematu na posiedzeniu zespołu Rady Dialogu Społecznego. Przedmiotowa problematyka pozostaje również w obszarze zainteresowań rzecznika małych i średnich przedsiębiorców. W ramach działającej przy rzeczniku Rady Przedsiębiorców został bowiem powołany Zespół Roboczy ds. kontroli trzeźwości w miejscu pracy, jednakże z uwagi na obowiązujący na terenie kraju stan epidemii zaplanowane na 19 marca br. pierwsze posiedzenie zespołu zostało odwołane. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej podjęło współpracę z przedstawicielami Urzędu Ochrony Danych Osobowych w celu wspólnego wypracowania rozwiązań pozwalających na uregulowanie zagadnienia przeprowadzania przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników przy jednoczesnym poszanowaniu dóbr osobistych pracowników. Natomiast kwestia poddawania pracowników badaniom na obecność środków o działaniu podobnym do alkoholu w ich organizmach jest dużo bardziej złożona. Specyfika takiego badania niesie ze sobą dużo większe ryzyko dla dóbr osobistych pracowników i z tego względu wymaga odrębnej analizy, z udziałem znacznie szerszego kręgu zainteresowanych podmiotów. W kwestiach związanych z pracą wykonywaną przez pilotów samolotów, maszynistów oraz kierowców – także w kontekście przeprowadzania ww. badań – MRPIPS zwróciło się do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawie.

#### PRENUMERATA:

Cena prenumeraty DZIENNIKA GAZETA PRAWNA: Wersja Standard – miesięczna (lipiec 2020 r.): 159,85 zł; lipiec – grudzień 2020 r.: 903,50 zł; Wersja Premium – miesięczna (lipiec 2020 r.): 181,70 zł; lipiec – grudzień 2020 r.: 1027,00 zł; wszystkie ceny brutto (zawierają 8% VAT). Więcej informacji na stronie [www.gazetaprawna.pl/prenumerata](http://www.gazetaprawna.pl/prenumerata)