

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2016 rok

Nazwa organizacji: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Adres: ul. Kozanowska 30/23, 54–152 Wrocław

Data wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym: 11.01.2011 r.

Numer KRS: 0000375400

Numer REGON: 021437611

Dane dotyczące członków zarządu organizacji: Krzysztof Kołodziejczyk,
Tomasz Paszko, Mateusz Niedziela

Cele statutowe organizacji:

1. promocja publicznej komunikacji zbiorowej,
2. pielęgnowanie i upowszechnianie dziedzictwa publicznej komunikacji zbiorowej w Polsce, a zwłaszcza komunikacji miejskiej we Wrocławiu,
3. kolekcjonowanie i ochrona pamiątek, zabytków związanych z publiczną komunikacją zbiorową, taboru historycznego oraz infrastruktury komunikacji jako elementu krajobrazu kulturowego Wrocławia,
4. dokumentowanie faktów związanych z publiczną komunikacją zbiorową,
5. organizowanie i udział w imprezach okolicznościowych,
6. działania na rzecz utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu,
7. współdziałanie z instytucjami, towarzystwami oraz klubami zajmującymi się publiczną komunikacją zbiorową w kraju i zagranicą,
8. współpraca z władzami samorządowymi i państwowymi, instytucjami, stowarzyszeniami oraz innymi podmiotami zajmującymi się komunikacją zbiorową w kraju i za granicą oraz ze środkami masowego przekazu,
9. upowszechnianie wiedzy o publicznej komunikacji zbiorowej, w tym popularyzacja aktualnych nowości w dziedzinie komunikacji i dobrych wzorców organizacji komunikacji; wydawanie publikacji na temat komunikacji zbiorowej.

Zasady, formy i zakres działalności statutowej z podaniem realizacji celów statutowych, a także opis głównych zdarzeń prawnych w działalności organizacji o skutkach finansowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego opiera swoją działalność na pracy społecznej członków.

W 2016 r. – podobnie jak w roku poprzednim – działalność stowarzyszenia skupiła się na remoncie zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej, co było możliwe zarówno dzięki dotacjom uzyskanym od Gminy Wrocław, jak i wpłatom od sponsorów oraz darowiznom. Udało się w szczególności zaawansować prace przy wagonie Konstal 102 Na z 1972 r.

Miały miejsce aż dwa etapy restauracji wyżej wymienionego wagonu (wpisany do rejestru zabytków w dniu 02.06.2014 r. – numer rejestru zabytków B/2393). Oba były wspierane przez Gminę Wrocław w ramach otwartych konkursów ofert na realizację zadań

publicznych pn. *Działania w zakresie ochrony dóbr kultury i dziedzictwa narodowego we Wrocławiu* (pierwsza i druga edycja), ale swój wkład finansowy i w postaci pracy wolontariuszy miał także Klub. Jeden etap realizowano w okresie 11.04.–31.12.2016 r. (dotacja w wysokości 150 000 zł), zaś drugi – częściowo pokrywający się terminami, ale o odmiennym zakresie – w dniach 28.07.–31.12.2016 r. (dotacja w wysokości 100 000 zł).

By wykazać potrzebę przeprowadzenia obu wyżej wymienionych faz restauracji, warto krótko opisać stan wagonu na początku 2016 r. Dzięki przeprowadzonym do tego czasu trzem etapom prac remontowych do stanu fabrycznego i pełnej sprawności przywrócono wszystkie wózki wagonu (dwa silnikowe i jeden toczny), wyremontowano konstrukcję nadwozia, a także poszycie, które polakierowano zgodnie ze wzorem fabrycznym, a ponadto zregenerowano podzespoły elektryczne. W etapach przypadających na 2016 r. musiano więc kontynuować prace związane z instalacją elektryczną, a mianowicie odtworzono okablowanie, ponadto rozpoczęto odtwarzanie wnętrza. Dotychczasowa instalacja (kable) została zdemontowana już na potrzeby realizacji drugiego etapu remontu tramwaju. Była w złym stanie, o czym przesądziło kilkuletnie nieuruchamianie wagonu między 2010 a 2013 r., jak również słaby poziom utrzymania w końcowym okresie eksploatacji w MPK Wrocław Sp. z o.o., kiedy wagon był użytkowany nieregularnie jako pojazd awaryjny. Głównym problemem było zaśniedzenie połączeń kabli, w związku z czym prąd nie był przewodzony we właściwy sposób, nie działała też część styków. Niektóre kable były też nadpalone, co wynikało z kolei z uszkodzenia jednego z podzespołów, który podczas uruchomień w 2010 r. bardzo się nagrzewał, stapiając izolację kabli go otaczających. Na potrzeby uruchomienia wagonu po zakończeniu pierwszego etapu remontu (regeneracja wózków i przetwornic) te uszkodzenia tylko tymczasowo zabezpieczono tak, by sprawdzić poprawność działania wózków napędowych. Powyższe przesłanki zaważyły na decyzji o kompleksowej wymianie instalacji elektrycznej (okablowania) w tramwaju Konstal 102 Na o numerze taborowym 2069, podjętej już na etapie rozbiórki i podziału wagonu na człony w ramach realizacji drugiego etapu remontu.

W związku z upadłością dotychczasowego wykonawcy remontu (Remonty i Modernizacje Tramwajów Protram Wrocław Sp. z o.o.) i braku innego podmiotu we Wrocławiu, który posiadałby możliwości techniczne i odpowiednie doświadczenie w remontowaniu zabytków komunikacji tramwajowej, konieczne stało się przetransportowanie wagonu do innego miasta – siedziby nowego wykonawcy. Zostało nim Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, obecnie chyba najważniejszy w Polsce wykonawca remontów zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej, u którego swoje pojazdy restaurują także zamawiający z Niemiec. Transport wagonu odbywał się na specjalistycznej lawecie o długości 24 metrów, którą posiada tylko jedna firma w Polsce.

Trzeba podkreślić, że za nadzór nad pracami i dokumentację powykonawczą (w tym zdjęciową porównawczą) odpowiadali członkowie Klubu. Zajmowali się oni też ustalaniem pewnych rozwiązań technicznych w oparciu o materiały archiwalne. Wszystkie prace zrealizowano zgodnie z harmonogramem zawartym w programie planowanych prac konserwatorskich, stanowiącym załącznik do pozwolenia konserwatorskiego nr 549/2014. Zostały odebrane w obecności przedstawicieli Miejskiego Konserwatora Zabytków. Oba etapy prac zostały zrealizowane i rozliczone w terminie i bez uwag.

W ramach czwartego etapu prac przy tramwaju Konstal 102 Na zrekonstruowane zostało okablowanie w wagonie zgodnie z dokumentacją fabryczną zakładów Konstal w Chorzowie, w której posiadaniu jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Odtworzono: okablowanie łączące podzespoły zregenerowane w trzecim

etapie prac restauratorskich, obwody pomocnicze i sterowania napięciem pokładowym (niskim), układ ogrzewania elektrycznego oraz układ oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego. Ponieważ wagon Konstal 102 Na o numerze taborowym 2069 po zakończeniu remontu ma reprezentować stan z początku eksploatacji, postanowiono, że instalacja elektryczna ma być jak najbardziej zbliżona do stanu pierwotnego. W niektórych przypadkach konieczne było jednak uwzględnienie współczesnych realiów. W związku z tym do wykonania wiązek elektrycznych wykorzystano przewody spełniające obecnie obowiązujące przepisy dotyczące wymagań technicznych tramwajów oraz normy wytrzymałościowe i przeciwpożarowe. Okablowanie zostało położone w kanałach kablowych poprowadzonych wzdłuż wagonu, w środkowej części podłogi, a także w osłonach ciągnących się wzdłuż sufitu. Kanały kablowe zostały wyłożone nieelektryzującym się materiałem, a także wypoziomowane i wzmocnione tak, żeby nie ugiwały się pod pasażerami znajdującymi się w tramwaju. Z kanałów kable rozchodzą się do skrzyń aparaturowych i innych podzespołów znajdujących się pod podłogą, do stanowiska motorniczego, oświetlenia zewnętrznego (reflektory, kierunkowskazy itp.) oraz do urządzeń znajdujących się w przedziale pasażerskim (maszyny drzwiowe, oświetlenie wnętrza, oświetlenie tablicy z trasą, dzwonki alarmowe). Plafoniery (oprawy oświetlenia wewnętrznego) zostały uziemione. Zarówno w skrzyniach aparaturowych, jak i w komorach znajdujących się w obu członach przy przegubie, kable zostały połączone z tabliczkami przyłączeniowymi zregenerowanymi w poprzednim etapie restauracji. Ponadto, kable w skrzyniach aparaturowych zostały zabezpieczone osłonami przeciwpożarowymi wykonanymi z włókna szklanego. Połączenie instalacji elektrycznej między dwoma członami zapewnią wiązki kabli w grubej, skórzanej osłonie. Przebiegać będą one przez przegub, gdzie mogą ulegać obcieraniu, w związku z czym musiały zostać zabezpieczone w szczególny sposób (warto podkreślić, że zastosowano tu rozwiązanie fabryczne). Końcówki wszystkich kabli, które będą łączone z podzespołami, oznaczono niewielkimi plastikowymi obręczami z numerami. Bez tego niemożliwe byłoby odnalezienie właściwych kabli. Łącznie w całym tramwaju położono około 9 km kabli, których sam koszt zakupu wyniósł około 94 000 zł netto.

Etap piąty restauracji tramwaju objął elementy wnętrza i wyposażenia. Okna zostały oczyszczone, usunięto z nich wtórną farbę, co pozwoliło na odsłonięcie ich aluminiowej konstrukcji. Ponieważ jej stan okazał się dość dobry, postanowiono, że nie będą one malowane, tylko zostaną jeszcze dokładniej wyczyszczone i wyszlifowane, aby zniwelować wszystkie wżery wynikające głównie z oddziaływania wody opadowej. W ten sposób przywrócono stan pierwotny z początku eksploatacji tramwajów typu Konstal 102 Na. Wymieniono zużyte uszczelki i wszystkie szyby. Postanowiono nie zachowywać dwóch szyb, które nie były porysowane, ze względu na ich zmatowienie i pokrycie kamieniem. Co prawda istnieją metody ich czyszczenia, ale zawsze szyby te będą wyglądać nieco inaczej niż pozostałe. Dla uzyskania jednolitego efektu postanowiono więc o wstawieniu wszystkich szyb nowych. Wykorzystano oczywiście tzw. szyby bezpieczne, przewidziane do montażu w pojazdach. Po zamontowaniu szyb w ramach sprawdzono osadzenie szyb i okien przesuwanych w ramach. Dokonano też ujednolicenia uchwytów służących do przesuwania okien. Ponieważ nie udało się skompletować pełnego zestawu oryginalnych uchwytów w kolorze białym, postanowiono wykorzystać późniejsze czarne uchwyty tak, by wszystkie okna wyglądały tak samo.

Drzwi zostały wyczyszczone metodą strumieniowo cierną (tzw. piaskowanie), co pozwoliło na odsłonięcie wszystkich miejsc zniszczonych przez korozję. Skorodowane elementy zostały wycięte i w ich miejsce wstawiono fragmenty z nowej stali. Powierzchnia drzwi została następnie wyrównana i pokryta specjalną farbą, która z jednej strony zabezpiecza stal, a z drugiej – wyrównuje niewielkie nierówności powstające podczas piaskowania.

Wymieniono wszystkie szyby znajdujące się w drzwiach. W ramach etapu piątego – w związku ze zwiększonymi kosztami wymiany szyb – nie zrealizowano już ostatecznego lakierowania drzwi na kolor docelowy, a także nie przeprowadzono regeneracji maszyn drzwiowych, które jak dotąd poddano tylko ocenie stanu. Odtworzono za to okablowanie układu automatycznego sterowania drzwiami, który łączy maszyny drzwiowe z przełącznikami na pulpicie motorniczego oraz z zasilaniem. Okien i drzwi nie zainstalowano w pudle wagonu, ponieważ prace przy wnętrzu będą kontynuowane w kolejnym etapie i byłoby to – ze względu na przebieg procesu technologicznego – bezcelowe. Ponieważ równoległe z etapem piątym trwały prace przewidziane na etap czwarty (odtworzenie instalacji elektrycznej), niezbędne okazało się położenie podłogi w obu członach tramwaju. Wykonano ją z płyty drewnianej, odpowiednio wypoziomowanej na drewnianych klinach zamontowanych do konstrukcji nadwozia. Jednocześnie z podłogą wypoziomowano kanały kablowe przebiegające przez całą długość wagonu. W kolejnym etapie trzeba już tylko pokryć podłogę wykładziną gumową zgodną z wyglądem z lat 70. XX w. oraz wyposażyć w listwy stalowe i uchwyty przy klapach otworów inspekcyjnych.

Wszystkie prace zrealizowano, mając na celu przywrócenie stanu fabrycznego tramwaju, bazując na zachowanej dokumentacji i archiwalnych zdjęciach.

Drugim pojazdem, przy którym w 2015 r. trwały prace remontowe, był autobus Ikarus 280.70E z 1995 r. Planuje się przywrócenie mu stanu fabrycznego, czyli m.in. oryginalnego malowania (ciemnoczerwone burty, kremowy pas okienny). Podczas szczegółowej inspekcji bardzo skorodowane okazały się fragmenty poszycia i konstrukcji, które trzeba było przeznaczyć do wymiany. Wyjątkowo zniszczona okazała się okolica drugiej osi, gdzie konieczne okazało się rozebranie dużej części wnętrza (by uzyskać dostęp do konstrukcji). Prace w 2016 r. były kontynuacją działań z poprzedniego roku i polegały na dalszym demontażu wyposażenia wnętrza i wyłożeń ścian. Postęp remontu spowolniły problemy ze znalezieniem wykonawcy na wymianę skorodowanych elementów konstrukcji. Udało się to dopiero pod koniec roku, więc na przełomie 2016 i 2017 r. przetransportowano autobus do zakładu naprawczego w Bralinie, który ma także wykonać remont poszycia. Wcześniejsze prace wykonywali w całości członkowie stowarzyszenia w oparciu o własne doświadczenie i konsultacje ze specjalistami, m.in. z dziedziny lakiernictwa.

Drugi z posiadanych przez Klub tramwajów – wagon Konstal 4N1 z 1960 r. (wpisany do ewidencji zabytków) – przez cały 2016 r. był udostępniany wrocławianom i turystom do przejazdów krajoznawczych i okolicznościowych po Wrocławiu. Klub współpracuje w tym zakresie z grupą przewodników miejskich. Wagon w pierwszej kolejności był jednak wykorzystywany w ramach uroczystości i imprez o charakterze niekomercyjnym, które promują komunikację miejską i jej historię. Spośród takich przejazdów trzeba wymienić m.in.: Walentynki z MPK Wrocław, Europejskie Dni Dziedzictwa, Europejski Tydzień Mobilności (w tym Dzień Otwarty MPK Wrocław) i Mikołajki z MPK Wrocław. Każdorazowo odbywały się bezpłatne kursy wagonu dla wszystkich zainteresowanych. Przejazdy realizowane wspólnie z MPK Wrocław opierają się na porozumieniu o współpracy, na podstawie którego stowarzyszenie ma zapewnione przeglądy wagonu Konstal 4N1 raz na kwartał. Podczas Nocy Muzeów (14.05.) Klub zapewnił obsługę komunikacyjną muzeów położonych w centrum miasta (w/w tramwajem – linia M3) oraz oddziałów Instytutu Pamięci Narodowej na pl. Strzeleckim i ul. Sołtysowickiej (historycznym autobusem – linia M2). Podczas Dnia Otwartego MPK (17.09.) Klub obsługiwał linię specjalną, zapewniając kursowanie tramwaju Konstal 4N1 wraz z obsługą motorniczego i konduktora na trasie zajezdnia „Borek” – zajezdnia „Ołbin”. Podczas akcji udostępniona do zwiedzania była też zajezdnia „Ołbin” przy ul. Słowiańskiej, gdzie członkowie Klubu

sprawowali opiekę nad wystawionym taborem i udzielali informacji. Tramwaj Konstal 4N1 – już na zasadach komercyjnych – uczestniczył w wydarzeniach organizowanych przez różne instytucje, m.in. Instytut Pamięci Narodowej, instytucje finansowe, kina czy biura podróży. Zapewnił m.in. dojazd dla uczestników odsłonięcia instalacji artystycznej „Megafony” w Parku Wschodnim. Szczegółowe informacje o tramwaju Konstal 4N1 znajdują się na stronie www.enusia.pl (w trzech wersjach językowych: polskiej, angielskiej i niemieckiej). Ponadto, Klub realizował pojedyncze przewozy autobusowe w oparciu o historyczne autobusy użyczone od członków stowarzyszenia.

Utrzymywano w dotychczasowym stanie autobusy Jelcz L11 z 1989 r., Jelcz 080 z 1980 r. i drugi egzemplarz marki Ikarus 280.70E z 1995 r. (pierwszy z wymienionych wozów stacjonował cały rok pod dachem, drugi – od grudnia 2016 r., zaś trzeci stoi na wydzielonym terenie). Pojazdy te są czasowo wycofane z ruchu, co zwalnia z podatku od środków transportowych i pozwala na obniżenie składki na obowiązkowe ubezpieczenie OC. Co jakiś czas są uruchamiane, co ma na celu zachowanie sprawności technicznej. W czerwcu 2016 r. wpisano do rejestru zabytków unikatowy zestaw pojazdów: autobus Jelcz 080 i przyczepa pasażerska Jelcz P-080, jedyny taki zachowany w kraju (przyczepa została pozyskana od jednego z członków stowarzyszenia). Później uzyskano pozwolenie konserwatorskie na prowadzenie prac remontowych w tych dwóch pojazdach. Pod koniec roku rozpoczęto negocjacje z Zakładem Torowym Sp. z o.o., mające na celu przejęcie przez Klub unikatowego wagonu-pługu, zbudowanego w latach 80. XX w. na bazie wagonu Konstal 4N1 z lat 50. XX w. Rozmowy zakończyły się dopiero na początku 2017 r., zakupem przez stowarzyszenie w/w tramwaju.

Klub z dniem 1.12.2016 r. podpisał umowę z Zarządem Zasobu Komunalnego na wdzierżawienie części hali nr 1026 dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65. Zgromadzono tam zabytkowy tabor należący do stowarzyszenia. Na dzierżawionej powierzchni stacjonują także wagony wpisane do rejestru zabytków jako część kolekcji, należące do Gminy Wrocław. Klub sprawuje opiekę nad tymi pojazdami, sprząając je co jakichś czas i informując właściciela o ewentualnych problemach. Dotyczy to także tramwajów gminnych zlokalizowanych w innych częściach hali nr 1026. Ponadto członkowie stowarzyszenia zajmują się utrzymaniem infrastruktury torowej umożliwiającej wyjazd z w/w budynku na miasto (zwłaszcza czyszczenie zwrotnic). Sieć trakcyjna w hali jest udostępniana celem wykonania przeglądów przez Zakład Sieci i Zasilania.

Klub realizował także dwa zadania publiczne na zlecenie Gminy Wrocław, które polegały na opracowaniu kart ewidencyjnych zabytków techniki dla łącznie 28 pojazdów komunikacji miejskiej (27 wagonów tramwajowych i 1 autobusu) znajdujących się w kolekcji wpisanej do rejestru zabytków pod numerem 952/696/1-40. Karty zostały przygotowane w oparciu o aktualny wzór i instrukcje opracowane przez Narodowy Instytut Dziedzictwa (NID), wydrukowane w trzech kopiach na kartonie w wymaganym przez NID układzie. Zgodnie z instrukcją zdjęcia zostały zamieszczone jako kolorowe odbitki fotograficzne wysokiej jakości, a nie wydruk komputerowy. Przy opracowywaniu kart została wykorzystana literatura fachowa (techniczna i historyczna) oraz wiedza i doświadczenie członków stowarzyszenia, które posiada trzy pojazdy wpisane do rejestru zabytków i jeden pojazd umieszczony w ewidencji zabytków (wszystkie wpisy Klub wykonywał samodzielnie). Przeprowadzone zostały też oględziny pojazdów wraz z wykonaniem dokumentacji zdjęciowej odpowiadającej wytycznym konserwatorskim. W kartach zostały zamieszczone wskazania związane z utrzymaniem i sposobem remontu pojazdów. Wszystkie materiały – także w wersji elektronicznej na płycie CD – zostały dostarczone do Biura ds. Partycypacji Społecznej – Koordynatora ds. zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Karty zostały wykonane przez osobę od wielu lat

zajmującą się zabytkami komunikacji zbiorowej. Podczas prac prowadzono też konsultacje z innymi członkami stowarzyszenia, którzy posiadają odpowiednie doświadczenie i wykształcenie techniczne (m.in. inż. Tomasz Paszko, osoba zaakceptowana przez Miejskiego Konserwatora Zabytków jako prowadząca prace konserwatorskie przy zabytkowym zespole pojazdów Jelcz 080 i P-080). Docelowo opracowanie kart powinno pozwolić na poprawę sytuacji wrocławskich zabytków komunikacji miejskiej poprzez możliwie obiektywną ocenę ich wartości i wskazanie właściwych przeznaczeń. Przygotowanie kart ewidencyjnych dla poszczególnych obiektów było też konieczne do prowadzenia jakichkolwiek prac związanych z ich renowacją i stanowi podstawę do opracowania programu konserwatorskiego obejmującą najcenniejszą część kolekcji zabytkowego taboru.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego efektywnie, proporcjonalnie do posiadanych zasobów osobowych i finansowych, realizuje swoje cele statutowe. W 2016 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej. Promocję publicznego transportu zbiorowego stowarzyszenie prowadziło we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o.o. we Wrocławiu, Biurem Komisji Europejskiej (które było koordynatorem Europejskiego Tygodnia Mobilności) i Wydziałem Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Informacja o prowadzonej działalności gospodarczej: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie prowadzi działalności gospodarczej.

Dane o liczbie osób zatrudnionych w organizacji i wysokości wypłaconych wynagrodzeń: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie zatrudnia pracowników ani zleceniobiorców.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Bank Ochrony Środowiska S.A. Oddział we Wrocławiu: 1 651,27 zł (konto wygaszone na początku 2017 r.)

Bank Zachodni WBK S.A. Oddział 23 we Wrocławiu: 621,14 zł (nowe konto)

Wartość nabytych obligacji oraz wielkości objętych udziałów lub nabytych akcji w spółkach prawa handlowego: brak

Nabyte nieruchomości: brak

Nabyte pozostałe środki trwałe:

1. autobus Jelcz L11 (numer ramy 1264, numer inwentarzowy 001),
2. autobus Jelcz 080 (numer ramy 23891, numer inwentarzowy 002),
3. tramwaj Konstal 4N1 (numer taborowy 1444, numer inwentarzowy 003),
4. tramwaj Konstal 102 Na (numer taborowy 2069, numer inwentarzowy 004),
5. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0325, numer inwentarzowy 005),
6. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0333, numer inwentarzowy 006),
7. przyczepa pasażerska Jelcz P-080 przeznaczona do ciągnięcia przez autobus Jelcz 080 (numer inwentarzowy 007)

Ponadto, Klub posiada w swojej dyspozycji tramwaj Linke-Hofmann Standard (numer taborowy 1192), użyczony w dniu 25.06.2015 r. od Gminy Wrocław.

Informacja o rozliczeniach organizacji z tytułu ciężących zobowiązań podatkowych, a także informacja w sprawie składanych deklaracji podatkowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego składa deklarację CIT-8 i załącznik CIT8/O oraz korzysta ze zwolnień z podatku dochodowego na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, gdyż całość dochodu przeznacza na działalność statutową.

Prezes Zarządu
Krzysztof Kołodziejczyk

Wiceprezes Zarządu
Mateusz Niedziela

Wiceprezes Zarządu
Tomasz Paszko