

Protokół

Posiedzenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa
Dolnośląskiego

11 września 2020 r.

Sala nr 2014 Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego

I. Porządek obrad:

Posiedzenie w całości poświęcone sytuacji PKS w Kłodzku S.A. – w restrukturyzacji.

II. Lista obecności:

1. Artur Mazurkiewicz, Przewodniczący WRDS WD, Prezes Dolnośląskich Pracodawców
2. Maciej Sznal, Sekretarz Województwa Dolnośląskiego z up.
3. Marek Woron, BCC
4. Andrzej Otręba, OPZZ, z up.
5. Marek Pasztetnik, ZIG – PiP
6. Paweł Bochen, ZPiP
7. Grzegorz Makula, NSZZ „Solidarność” z up.
8. Krzysztof Kisielewski, FZZ
9. Kamil Woźniak, Pełnomocnik Wojewody ds. polityk publicznych i rozwoju regionalnego
10. Maciej Awizeń, Starosta Kłodzki
11. Paweł Bąk, Kierownik Działu Dróg i Transportu Drogowego Dep. Infrastruktury UMWD
12. Małgorzata Anisimowicz, Prezes PMR Restrukturyzacje
13. Elżbieta Żytyńska, Prezes PKS Kłodzko
14. Kazimierz Kałucki, Prezes INTERTRANS PKS SA
15. Wojciech Lefek, asystent Wicewojewody Bogusława Szpytmy

III. Treść wystąpienia:

1. Posiedzenie rozpoczął przewodniczący **Artur Mazurkiewicz**. Powitał zebranych, a szczególnie gości spotkania i wyjaśnił, czym zajmuje się rada dialogu społecznego. Wyjaśnił także, że na obecnym posiedzeniu będzie rozpatrywany tylko jeden temat związany z restrukturyzacją firmy PKS Kłodzko. Poinformował, że Rada zajmowała się także tym tematem na poprzednim posiedzeniu, jednakże nie uczestniczyli w nim wszyscy zainteresowani, dlatego zdecydowano przenieść problem na następne spotkanie. Poinformował także, że Rada zwróciła się do firmy, która zajmuje się restrukturyzacją, o udostępnienie wniosku restrukturyzacyjnego. Wniosku tego Rada nie dostała, a jedynie odpowiedź mejlową, którą przewodniczący przytoczył zebranych. Dodał także, że na ostatnim spotkaniu członkowie WRDS WD otrzymali informacje dotyczącą dopłat do biletów ulgowych, które realizuje UMWD. Przewodniczący poprosił gości o przedstawienie bieżącej sytuacji spółki oraz kwestii zabezpieczenia przejazdów samochodowych w powiecie kłodzkim.
2. **Maciej Awizeń** podziękował za zajęcie się tematem. Zaznaczył, że problem przewozu osób nie dotyczy tylko Dolnego Śląska czy Powiatu Kłodzkiego, ale całego kraju. Spółka w 100 proc. jest własnością powiatu przejęta od skarbu państwa z całym taborem i ówczesnymi pracownikami. PKS nie jest firmą państwową, której ktoś płaci za przewożenie ludzi. Z tego wynika kłopot. W powiecie kłodzkim jest 8 firm zajmujących się przewozem. Obecnie funkcjonuje w Powiecie Kłodzkim 66 połączeń zabezpieczających przede wszystkim dowóz dzieci do szkół. Transport w gminie zabezpiecza burmistrz, w powiecie – powiat, a między powiatami UMWD. Takich powiatów, w których funkcjonuje PKS jest bardzo niewiele, większość się sprywatyzowała albo zbankrutowała, albo nie ma powiatowych dowozów. Sytuacja przewozów autobusowych w Polsce jest bardzo trudna. Od 5 lat wszyscy czekają na zmianę ustawy i jeśli WRDS WD może zwrócić na to uwagę, to będzie wdzięczny. Od 5 lat w Sejmie RP leży gotowy projekt ustawy, który ureguluje system przewozów samochodowych, a przede wszystkim tych nieopłacalnych. Powiat Kłodzki na razie sobie radzi, z powodu Covidu trzeba było podjąć działania ratujące. Są problemy w sytuacji, kiedy z małej miejscowości trzeba dowieźć do Kłodzka – kto za to jest odpowiedzialny – burmistrz. Gdy połączenia są opłacalne – nie ma problemu. Ustawa nie zezwala łączyć komercyjnych – opłacalnych dowozów z dowozami małej liczby osób z jednej miejscowości. Powiat próbuje rozmawiać z gminami, które ew. dopłacą do przewozów w ramach powiatu. Żaden prywatny podmiot nie decyduje się obsługiwać takich przewozów. Ustawa jest dalece niewystarczająca, przewoźnicy bankrutują. Należy stworzyć sieć, powiązania opłacalnych z nieopłacalnymi, międzygminne, łączenie przewozów kolejowych z samochodowymi. W tym chaosie każdy próbuje swoich rozwiązań, a dopóki nie będzie ten system rozwiązany kompleksowo, to będzie ciężko realizować połączenia. **Marek Woron** spytał, czy w tym przygotowanym projekcie ustawy są rozwiązania, które by ułatwiły proces konsolidowania gmin, tworzenia sieci etc. Starosta **Awizeń** potwierdził. **Artur Mazurkiewicz** spytał, czy ten projekt był konsultowany. Był - z przedstawicielami gmin. To był projekt ministerstwa. Starosta **Awizeń** dodał, że powiat ma gotowy plan transportowy zgodny z ustawą, ale nie ma na razie ustawy.
3. **Elżbietą Żytyńską** przedstawiła sytuację firmy. Od 11 marca, gdy wyłączono szkoły, transport nie mógł liczyć na dopłaty do przewozów. Przewozy bez dopłat stały się nieopłacalne ekonomicznie. W przywołanym liście otwartym znalazło się nawet sformułowanie, że na terenie powiatu działa tak dużo zakładów, do których można by dowozić pracowników, co jednak kłóci się z rzeczywistością, bo jednak nie ma takiego zapotrzebowania. PKS rozmawiał z zakładami i te potrzeby występowały nie aż w tak

dużym zakresie, żeby uruchomić te przewozy. Jest kilka firm w strefie ekonomicznej, ale każdy zapewnia sobie dojazd indywidualnie. Jak podkreśliła, przewóz zamarł całkowicie. Ten problem nie dotyczył tylko PKS Kłodzko, ale też 8 konkurentów. Wyjątkiem jeden przewoźnik, który świadczył usługi na terenie miasta. Trzeba było podjąć bardzo radykalne działania w stosunku do spółki i pracowników, których było 101 osób. W większości to są kierowcy i mechanicy, którzy przestali świadczyć swoją pracę. Pracownicy poszli na tzw. postojowe, reszta pozostała w firmie i miała utrzymywać ciągłość pracy. W tym czasie działały dodatkowe usługi jak sprzedaż paliw czy usługi diagnostyczne. Ta działalność w czasie pandemii też niestety zamarła. W przypadku utraty płynności finansowej trzeba było podjąć decyzję, co dalej robić. Firma przyglądała się wszystkim tarczom pomocowym, one trafiały do różnych grup, proponując różną pomoc, można było w przypadku PKS Kłodzko skorzystać tylko z oddalenia płacenia danin państwowych. Przesunięte zostało płacenie ZUS, skorzystano także z propozycji Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych i tzw. dopłaty dowozukilometra, która z kwoty 1 zł wzrosła do 3 zł. Firma zaczęła korzystać z tej pomocy dopiero po uruchomieniu przewozów, czyli 15 czerwca. **Elżbieta Żytyńska** dodała, że PKS Kłodzko jako jeden z niewielu podmiotów korzysta z tych dopłat. Udało się opracować siatkę połączeń i zagospodarować te miejsca, gdzie były białe plamy. Jednakże wszystkie te działania są niewystarczające i firma wobec znacznego spadku dochodów i barku możliwości funkcjonowania (dopiero we wrześniu można liczyć na pełny rozruch) zdecydowała się na redukcję zatrudnienia, ponieważ obliczyli, że biorąc pieniądze z tarczy, przetrzymując personel przez kilka miesięcy, a i nie będzie potrzeba aż tylu pracowników na rozruchu we wrześniu. Koszt miesięczny pracowników w PKS Kłodzko wynosi 500 tys. Te decyzje się potwierdziły, bo obecnie pracuje 40 osób, w tym 23 kierowców. Okazało się więc, że i tak 60 os. straciłoby pracę, ponieważ zapotrzebowanie na ilość wykonanej pracy znacznie spadła. Firma zdecydowała się na restrukturyzację, biorąc pod uwagę przede wszystkim pracowników. Restrukturyzacja pozwalała na ochronę prawną wszystkich zobowiązań pracowniczych, ponieważ restrukturyzacja pozwala na wypłatę wszystkich zobowiązań: odpraw, zaległych pensji etc. z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych. Gdyby firma skorzystała z tarczy i proces restrukturyzacji zostałby odroczony w czasie, mogłoby to doprowadzić nawet do upadłości. Restrukturyzacja pozwoliła na to, iż już w tym momencie pracownicy otrzymali odszkodowania, a na początku przyszłego tygodnia otrzymają zaległe wynagrodzenia. To są kwoty mniej więcej kilkadziesiąt tys. zł dla każdej osoby. Dodatkowo kierowcy zostali zwolnieni z klauzuli zakazu konkurencji i automatycznie, biorąc pod uwagę duży deficyt w tym zawodzie, znaleźli sobie zatrudnienie. Ponadto ogromna zaleta restrukturyzacji pod względem prawnym jest też taka, że unika się jakichkolwiek egzekucji w czasie trwania tego procesu restrukturyzacji. Są też inne przywileje prawne począwszy od ochrony wierzycieli. Firma ma niespłacone wierzytelności, które pozostają do spłaty i które trzeba uregulować. Prezes **Żytyńska** ma nadzieję, że uda się też doprowadzić do układu z wierzycielami, zostanie opracowana ścieżka i schemat oraz harmonogram spłat tych wierzycieli, którym firma jest winna pieniądze. Jest opracowany wstępny plan restrukturyzacyjny, który został przedłożony sądowi gospodarczemu i ten plan został przez sąd w Wałbrzychu przyjęty. Od 29 czerwca br. PKS Kłodzko jest firmą w restrukturyzacji w formie sanacji. W kolejnych etapach tej restrukturyzacji powoli są realizowane wszystkie działania począwszy od realizacji zobowiązań pracowniczych poprzez utrzymanie firmy, doprowadzenia jej do stabilności finansowej po spłatę wierzycieli. W firmie jest też sporo aktywów i sąd gospodarczy rozpatrywał też to, podejmując decyzję. Firma posiada sporo nieruchomości i ruchomości, co daje

zabezpieczenie i gwarancję dalszego funkcjonowania. Począwszy od 29 czerwca obligatoryjnie PKS Kłodzko musi być wypłacalna wobec pracowników, którzy świadczą teraz pracę oraz wobec wszystkich kontrahentów, z którymi prowadzi współpracę. I tak obecnie się dzieje. Od 1 września spółka przeszła do realizacji 66 kursów i w planie ma utworzenie siatki połączeń, która będzie przynosiła dochody, bo jest spółką prawa handlowego. Nie jest firmą, która ma realizować wszystkie nawet nierentowne przejazdy. Konkurencja realizuje tylko rentowne przejazdy. PKS Kłodzko dowozi uczniów z całego powiatu. Obecnie firma nie straciła płynności finansowej, planuje różne działania, aby ograniczyć koszty. Jeśli gminy tak jak np. Międzyzlesie czy inne, z którymi prowadzone są rozmowy, zechcą partycypować w kosztach dowozów uczniów, a w zasadzie wszystkie gminy dostały taką ofertę. Spółka ma w planie także reaktywować inne obszary działalności, jak np. stacja demontażu pojazdów, planuje wynajem autokarów dla ruchu turystycznego, który był bardzo dobrą działką przychodową. Jednakże przewozy turystyczne prawdop. odżyją dopiero w kwietniu 2021 r. Największym obecnie problemem jest wielka niewiadoma w sprawie przewozów jesiennych w związku ze skalą pandemii i drugiej jej fali. Nie wiadomo, jak długo będą funkcjonowały szkoły. Mimo tego firma chce utrzymać załogę, choć w ograniczonym zakresie, optymalizować wydatki i bardzo mocno ciąć koszty. Jeżeli się uda, to firma przetrwa do kwietnia do czasu, gdy byś może rozpocznie się ruch turystyczny i wynajem autokarów. Jak dodała prezes **Żytyńska**, część załogi przez ten trudny czas pracowała bez wynagrodzenia i to było duże wsparcie dla firmy. Prezes **Żytyńska** podkreśliła, że decyzja o restrukturyzacji była w tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem.

4. **Grzegorz Makula** spytał, dlaczego firma nie skorzystała z tarczy antykryzysowej, gdzie proponowano ulgi związane z wynagrodzeniem pracowników, dlaczego firma zawiesiła połączenia autobusowe od 11 marca, kiedy np. pociągi w tym czasie kursowały, choć z mniejszą częstotliwością. Jak dodał, zastanawiający jest fakt, że zwolnieni pracownicy nie dostali do dziś wynagrodzenia. Prezes **Żytyńska** powiedziała, że dostaną w przyszłym tygodniu. **Grzegorz Makula** zarzucił też firmie, że zrezygnowała z dowozu ludzi do pracy. Prezes **Żytyńska** odpowiedziała, że firma nie dowozi ludzi do pracy, gdyż nie ma na takie przewozy zapotrzebowania. Podstawowi pasażerowie to jest dowóz dzieci do szkół. Nie skorzystali z tarczy, gdyż koszty pracownicze wynosiły w firmie 500 tys. 20 procent pomocy to byłaby kwota niemożliwa do wypłacenia. Pozostała także kwestia terminu zgłoszenia wniosku restrukturyzacyjnego. Dziś pracownicy otrzymają wynagrodzenia. Zwolnieni kierowcy znaleźli pracę. Gdyby firma skorzystała z tarczy i tak musiałaby zwolnić pracowników i naraziłaby się na niewypłacalność, bo pieniądze z tarczy musiałaby zwrócić. **Marek Pasztetnik** spytał, czy przewozy osobowe spółki to 90 proc. działalności i czy mają transport towarowy. Nie mają. Prezes **Żytyńska** zwróciła uwagę, że gdyby były, to firma by się uratowała. **Marek Pasztetnik** podkreślił, że restrukturyzacja po to jest, aby zabezpieczyć firmę przed upadłością. Dodał, że WRDS jest też po to, aby pomóc właścicielowi, czyli staroście zobaczyć problem szerzej, ale też zainteresować się ustawą i spróbować interweniować. Spytał także o aktywa. Prezes **Żytyńska** powiedziała, że tu też należy wykonać działania i pozbyć się ruchomości nieruchomości nierentownych.
5. Głos zabrała **Małgorzata Anisimowicz**. Powiedziała, że liczy na to, iż w tym gronie uda się wyjaśnić wiele kwestii i podjąć takie działania wspierające zmiany legislacyjne, aby PKS Kłodzko nie znalazł się za 5 lat znowu w podobnej sytuacji. Przypomniała, że 26 czerwca sąd rozpoznał wniosek restrukturyzacyjny, który był złożony w Sądzie Rejonowym w Wałbrzychu. Pytanie, dlaczego restrukturyzacja. W 2016 r. weszła

w życie ustawa Prawo Restrukturyzacyjne. To jest pierwsza ustawa, która pozwala ratować przedsiębiorstwo w sytuacji kryzysowej. Zgodnie z art. 2 jest to postępowanie, które ma chronić przed upadłością – dostosować firmę do jej możliwości, zasobów, dając jej pełną ochronę prawną, a jednocześnie dając możliwość prowadzenia działalności umożliwiającej spłatę wierzytelności. Jak podkreśliła syndyk **Anisimowicz**, gdyby prezes PKS Kłodzko nie złożyła wniosku w odpowiednim momencie, to dziś toczyłyby się egzekucje. Firma przed wejściem w proces restrukturyzacji nie posiadała praktycznie zobowiązań, one powstały z dnia na dzień i firma bez procesu restrukturyzacji nie byłaby w stanie utrzymać ludzi i im zapłacić. To by się skończyło wnioskiem o ogłoszenie upadłości. W takim wniosku, jak mówią statystyki, jest pokrycie wierzycieli na poziomie 10 proc. W tej sytuacji to wierzyciel decyduje o sposobie i trybie rozliczenia wierzytelności i jeśli spółka się nie wywiąże, to czeka ją nieciekawa przyszłość. Dziś spółka ma zabezpieczony majątek. Dlaczego nie wypłacono pracownikom wszystkich należności? Spółka ma 30 dni na złożenie wniosku do FGŚP, natomiast fundusz ma czas na weryfikację tego wniosku i wypłaty świadczeń. Ten czas znacznie się wydłużył w tym przypadku z powodu okresu urlopowego. Obecnie te wnioski zostały zaakceptowane i przekazane do wypłaty. Jak wyjaśniła syndyk **Anisimowicz**, samo postępowanie restrukturyzacyjne może przybrać różne formy. Może być przyspieszone układowe, sanacyjne. Już sam wybór odpowiedniego postępowania pozwala na odpowiednie działanie. W przypadku PKS-u potrzeba czasu na wypracowanie zmian kadrowych, operacyjnych, organizacyjnych, pozyskiwanie nowych zleceń czy też dywersyfikacji działań. I taki czas daje tylko postępowanie sanacyjne. Ono, zgodnie z ustawą, powinno trwać do 24 mies. To jest czas na to, aby PKS wdrożył na tyle zmian, by dalej istnieć na rynku i móc realizować przewozy. Dlatego to spotkanie powinno wesprzeć plan restrukturyzacyjny. We wniosku restrukturyzacyjnym spółka musi przedstawić dwie rzeczy: powstanie stanu niewypłacalności i zdolność do realizowania bieżących kosztów po otwarciu postępowania, reszta to są tylko przesłanki prawne, które co do działalności restrukturyzacyjnej i dzisiejszego spotkania nic nie wnoszą. Wstępny plan restrukturyzacyjny, który się przedkłada wraz z wnioskiem, pokazuje tylko jedną rzecz: czy firma jest w stanie faktycznie funkcjonować po otwarciu postępowania i realizować przychody. Po otwarciu postępowania zgodnie z decyzją sądu, firma ma do końca września czas na zbudowanie właściwego planu restrukturyzacyjnego. I to jest ten moment na rozmowę, co można jeszcze w tym planie umieścić. Wraz z tym planem jest robiona wycena majątku oraz spis wierzytelności. I od tego momentu rozpoczyna się praca nad restrukturyzacją. Plan można zmieniać w trakcie trwania procesu, można nad nim dalej pracować, aby osiągnąć jak najlepsze wyniki. Są robione prognozy na najbliższe 5 lat. Obecnie jest to pierwszy etap postępowania, które w całości potrwa co najmniej 2 lata. **Artur Mazurkiewicz** wyjaśnił, iż prośba WRDS WD dotycząca udostępnienia wniosku restrukturyzacyjnego miała na celu poznanie sytuacji firmy i ew. udzielenie wsparcia. Ogląd sytuacji ze strony pracodawców i strony związkowej. Trochę źle się stało, że go nie otrzymali, bo uczestnicy spotkania mogliby się lepiej przygotować. Dodał, iż rozumie, że spółka na dziś ma płynność finansową i problemem jest zwolnienie tak dużej liczby pracowników w tak krótkim czasie (stąd też niepodejmowanie decyzji o skorzystaniu z rządowej tarczy finansowej).

6. **Artur Mazurkiewicz** w następnym punkcie oddał głos **Kazimierzowi Kałuckiemu**. Powiedział on, że działalność firm transportowych jest uzależniona od warunków zewn. i wewn. Ustawa o transporcie publicznym pochodzi z 16 grudnia 2010 r. Od tego czasu z rynku zniknęły wszystkie przedsiębiorstwa PKS. Problem jest potężny. Brak transportu samochodowego hamuje wszelki rozwój. Problem nie jest do rozwiązania na

poziomie zarządu firm. Wg obowiązujących aktów prawnych to samorząd jest odpowiedzialny za transport samochodowy, ale za tą decyzją nie poszły żadne środki na wsparcie firm transportowych. Ze środków, pochodzących m.in. z dopłat do biletów, korzystają samorządy. Z dopłat z funduszu nie korzystają firmy. **Kazimierz Kałucki** w swojej wypowiedzi podawał przykłady niekorzystnych rozwiązań ustawowych uniemożliwiających opłacalne prowadzenie działalności transportowej przez prywatne firmy, natomiast wszelkie próby stworzenia przewozu samochodowego osób, którego właścicielem byłby samorząd, były nieudane.

7. **Kamil Woźniak** zapytał w imieniu Wojewody, czy po restrukturyzacji firma zmieni nazwę. **Elżbieta Żytyńska** powiedziała, że w planie jest zmiana nazwy, na pewno też struktury organizacyjnej, wiele zmian wizerunkowych, wdrożenie kultury organizacji. Będzie to wpisane w plan restrukturyzacyjny.
8. **Krzysztof Kisielewski** powiedział, że wczoraj na posiedzeniu Zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy RDS była poruszana kwestia komunikacji i była szansa, by przedstawić sytuację PKS Kłodzko (poprzednie spotkanie w tej sprawie zostało przełożone na wniosek Wicewojewody Szpytmy). Jak dodał, są starania, aby przedsiębiorstwa transportowe, które nie mogły skorzystać z tarczy finansowej, gdyż nie były w stanie utrzymać miejsc pracy, mogły skorzystać z innych rozwiązań niewarunkujących nakaz utrzymania zatrudnienia. **Maciej Awizeń** podkreślił, że bak ustawy jest problemem, choć ona nie jest doskonała, lepsze może byłyby wzorce czeskie czy niemieckie. Prosił o wsparcie przy procedowaniu ustawy. Dodatkowo nawiązał do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, który nie jest wykorzystywany i pytanie, dlaczego. Podkreślił jednak, że warto ten instrument utrzymać. Będzie nowy nabór i po rozmowach z samorządami z powiatu kłodzkiego (żaden nie sięga po środki z tego funduszu) władarze gmin zaczynają widzieć konieczność korzystania. Dodał także, że samorządy nie chcą dopłacać do kolejnych zadań i nie mają transportu od wielu lat, ale dziś widzą, że jest taka konieczność. Starosta **Awizeń** dodatkowo prosił o wsparcie o stworzenie połączenia kolejowego Kłodzko – Stronie Śl. To by też ułatwiło zorganizowanie komunikacji z miejscowościami uzdrowiskowymi, ale też transportu towarowego etc. **Marek Woron** spytał, czy Rada powinna poprzeć postulat utrzymania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, ale też wzmocnić możliwość korzystania z niego beneficjentom. Prezes **Żytyńska** postulowała o utrzymanie stawki 3 zł dowozukilometra. To zwiększyłoby zainteresowaniem samorządów tym funduszem. **Marek Woron** zobowiązał się do przygotowania wystąpienia do Ministra Transportu w sprawie prac nad ustawą. Należy dołączyć dodatkowe propozycje. **Artur Mazurkiewicz** poprosił o informacje na temat organizacji i instytucji, które mogłyby uczestniczyć w procesie konsultacji. Ponownie poprosił o plan restrukturyzacji. Przewodniczący podziękował gościom za udział w spotkaniu.
9. **Artur Mazurkiewicz** spytał członków Prezydium o propozycjach dalszych prac nad stanowiskiem dot. transportu. **Marek Woron** zaproponował o zwrócenie się do Ministra Transportu o pilne wznowienie prac nad projektem ustawy. **Marek Pasztetnik** zaproponował, aby dowiedzieć się, na jakim etapie jest praca nad ww. ustawą. **Krzysztof Kisielewski** powiedział, że w sprawach transportu odbyły się już 3 posiedzenia ww. zespołu, gdyż sytuacja epidemiologiczna położyła tę dziedzinę dział. gosp. Dodał, że do 15 września powstanie stanowisko w sprawie transportu i będzie przyjmowane w Zespole ds. polityki gospodarczej i rynku pracy RDS 18 września. To stanowisko będzie dotyczyło wsparcia branży transportowej bieżące.
10. W sprawie PKS Kłodzko i projektu ustawy po dyskusji członkowie Prezydium ustalili, że Prezydium zwróci się do Departamentu Transportu UMWD o bieżącą informację

dotyczącą losów ustawy. **Artur Mazurkiewicz** podsumowując, powiedział, że po otrzymaniu tej informacji strony skierują dokumenty do ekspertów.
11. Przewodniczący Mazurkiewicz zakończył spotkanie.

Protokół sporządziła:

Aldona Andrulewicz

Sekretarz WRDS WD

.....

data i podpis

Zatwierdził:

Artur Mazurkiewicz

Przewodniczący WRDS WD

.....

data i podpis