

Sygn. akt II C 680/11

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 grudnia 2012 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie II Wydział Cywilny w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR del. Katarzyna Waseńczuk
Protokolant:	Aleksandra Pawłowska

po rozpoznaniu w Warszawie na rozprawie w dniu 26 listopada 2012 r.

sprawy z powództwa (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W.

przeciwko Skarbowi Państwa - Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

o zapłatę

I. oddała powództwo,

II. zasądza od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz Skarbowi Państwa Prokuratorii Generalnej Skarbu Państwa kwotę 7 200 zł (siedmiu tysięcy dwustu złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sygn. akt II C 680/11

## UZASADNIENIE

W pozwie złożonym w dniu 26 sierpnia 2011 r. powód (...) Sp. z o.o. wniósł o zasądzenie od Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury kwoty 358 878 839 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 17 kwietnia 2010 r. do dnia zapłaty tytułem rekompensaty za świadczenie usług publicznych w okresie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 8 lutego 2006 r. oraz kosztów postępowania wg norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazał, że został utworzony w celu wykonywania usług przewozowych, których wykonanie pozostaje w sferze zadań o charakterze publicznym. Stwierdził, że od 2001 roku (z przerwą w okresie między 16 maja 2004 r. do 8 czerwca 2006 r.) organizowanie i finansowanie przewozów międzywojewódzkich niekwalifikowanych (jakie wykonywał) należało do zadań własnych odpowiednio: samorządu województwa lub Ministra Właściwego ds. Transportu. Podniósł, że w ustawie o PKP, na podstawie której został powołany, prawodawca zagwarantował uwzględnianie w kolejnych ustawach budżetowych w latach 2001-2005, konkretnych kwot na realizację zadań w zakresie regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich (art. 79 ustawy w pierwotnym brzmieniu). Wskazał, że w kolejnych latach przepisy ewoluowały i najpierw gwarantowane kwoty zostały ograniczone, a ostatecznie powód został pozbawiony środków finansowych na realizację obowiązku użyteczności publicznej, przy czym jednocześnie nie zlikwidowano ani nie ograniczono nałożonego na niego obowiązku realizacji usług użyteczności publicznej, w tym w ramach przewozów międzywojewódzkich. Zaznaczył, że przewozy międzywojewódzkie nie zmieniły nagle swojego charakteru ani struktury ekonomicznej i nadal były niezbędne z punktu widzenia społecznego oraz – w większości – deficytowe. Powołał się na rozporządzenie nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państwa członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i 1893/91/EWG

oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii. Podkreślił, że nałożenie na powoda obowiązku świadczenia usług z zakresu użyteczności publicznej i fakt wykonywania przez niego tego obowiązku, było podkreślane w wielu dokumentach, w tym przez ustawodawcę m. in. w uzasadnieniu ustawy z dnia 25 kwietnia 2008 r. zmieniającej ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...). W uzasadnieniu tej ustawy stwierdzono m.in., że powód „jest przedsiębiorstwem świadczącym, od 1 października 2001 r., usługi przewozowe w ramach obowiązku świadczenia usług w rozumieniu Rozporządzenia 1191/69”, a także, że „musiał, z uwagi na interes publiczny i nałożony w związku z tym na (...)obowiązek świadczenia, je wykonywać”. Wskazał, że prawodawca podkreślił, że podstawowym celem powołania powoda nie było prowadzenie przez niego typowej działalności gospodarczej ukierunkowanej na maksymalizację zysku, tylko wykonywanie usług publicznych istotnych z punktu widzenia zaspokajania potrzeb społeczeństwa, w ramach obowiązku służby publicznej. Stwierdził, że jego status i charakter jego działalności (społecznie niezbędnej) potwierdza także treść art. 6 pkt 4 ustawy prawo upadłościowe i naprawcze, który wyklucza możliwość ogłoszenia upadłości osób prawnych utworzonych w wyniku wykonania ustawy. Powołał się ponadto na definicję usług publicznych i konieczność ich dofinansowywania. Wskazał, że w powoływanym rozporządzeniu nr 1191/69 stwierdzono, że są to usługi, których przedsiębiorstwo transportowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłoby lub nie przyjąłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach. Stwierdził, że o charakterze danej usługi, jako usługi użyteczności publicznej, decyduje nie tyle ustawodawca, co istniejąca, niezaspokojona potrzeba społeczna. Podkreślił, że zgodnie z powołanym rozporządzeniem, w momencie utrzymania decyzji o spoczywającym na przedsiębiorstwie transportowym zobowiązaniu z tytułu świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo takie uzyskiwało prawo do rekompensaty wyliczonej jako różnica między kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem zobowiązania z tytułu usługi publicznej, a przychodami wygenerowanymi w związku ze świadczeniem tej usługi. Wskazał, że art. 40 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym „Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów”, został uchylony z dniem 16 maja 2004 r. i do 8 lutego 2006 r. nie obowiązywał, co jednak nie oznaczało jednoczesnego uchylecia nałożonego na powoda obowiązku w zakresie wykonywania pasażerskich przewozów międzywojewódzkich. Wskazał, że późniejsza zmiana tych przepisów i dofinansowywanie działalności powoda, wskazuje na to, że pozwany zdawał sobie sprawę ze specyficznego i strategicznego charakteru działalności powoda, a także z faktu, że usługi te, jako – co do zasady – deficytowe, muszą być dofinansowywane ze środków publicznych. Zaznaczył, że miał obowiązek świadczenia usług publicznych w postaci deficytowych przewozów międzywojewódzkich, gdyż po to został utworzony. W konsekwencji stwierdził, że przysługiwała mu rekompensata wyliczona zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1191/69. Podkreślił, że zapewnienie przez Państwo określonych przewozów pasażerskich, bez względu na ekonomiczny wymiar tej działalności, jest konieczne, m.in. w celu zagwarantowania możliwości realizacji konstytucyjnych wolności jednostki, tj. wolności poruszania się po terytorium RP. Podniósł, że fakt, że nie mógł zaprzestać świadczenia usług publicznych, w tym przewozów międzywojewódzkich, pomimo braku odpowiedniego ich dofinansowania i generowania straty, został potwierdzony w wystąpieniu pokontrolnym NIK z 19 marca 2004 r., w którym stwierdzono, że na niekorzystny wynik finansowy powoda zasadniczy wpływ miały w głównej mierze, niezależne od powoda czynniki, takie jak: realizowanie przewozów międzywojewódzkich bez dofinansowywania tej działalności przez budżet państwa. Zaznaczył, że obowiązek wykonywania przez niego służby publicznej w zakresie przewozów pasażerskich, nie wynikał z zawartych umów, tylko został na niego nałożony przez fakt jego powołania do wykonywania określonych zadań publicznych, których zakres wskazano w umowie spółki. Stwierdził, że ustawą z 2008 roku ustawodawca przyznał mu rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów międzywojewódzkich za okres do 30 kwietnia 2004 r., a brak jest przyczyn, żeby uznać, że do tego dnia były to usługi użyteczności publicznej, a od 16 maja 2004 r. już nie. Podkreślił, że pozwany miał świadomość, że zlikwidowanie nierentownych połączeń międzywojewódzkich spowodowałoby zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania społeczności i w rezultacie liczne protesty społeczne. Stwierdził, że świadczą o tym interpelacje poselskie zgłaszane w związku z ograniczeniem liczby przewozów. Podniósł, że dopiero od 9 lutego 2006 r. weszła w życie ustawa o funduszu kolejowym i – w tym samym czasie - przywrócono przepisy przesądzające o dofinansowaniu przewozów międzywojewódzkich

niekwalifikowanych w ramach obowiązku służby publicznej, środkami z budżetu państwa. Podkreślił, że wszystkie te okoliczności świadczą o tym, że w okresie kiedy ustawa bezpośrednio nie przewidywała dofinansowania tych usług przez pozwanego, władze miały świadomość konieczności ich dofinansowania z budżetu państwa z uwagi na ich strategiczny, z punktu widzenia potrzeby społecznej i realizacji polityki transportowej, charakter. Zaznaczył, że wielokrotnie informował pozwanego o zapotrzebowaniu na środki związane ze świadczeniem przedmiotowych przewozów oraz sytuacji finansowej związanej z brakiem dofinansowania, a także podejmował działania w celu uzgodnienia zasad dofinansowania tych przewozów. Stwierdził, że pomimo to pozwany zachował bierną postawę mimo, że jednocześnie organy państwa akceptowały zakres zadań wykonywanych przez powoda, np. przez wydawanie zgód korporacyjnych na zaciągane zobowiązania. Podniósł, że podstawę prawną do zapłaty rekompensaty w spornym okresie stanowi powoływane rozporządzenie 1191/69, z uwagi na nałożenie na powoda zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, tj. powołania go na podstawie ustawy o PKP i powierzenia wykonywania zadań użyteczności publicznej w zakresie regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich. Podkreślił, że w tym okresie pozwany działał sprzecznie z obowiązującym porządkiem prawnym co spowodowało u niego szkodę, gdyż powód – zgodnie z nałożonym na niego obowiązkiem – wykonywał usługi, a pozwany nie wywiązał się z zobowiązań i nie przekazał dofinansowania. Wskazał, że efektem tego było pogorszenie się jego sytuacji finansowej, którego skutki odczuwa do dnia dzisiejszego. Zaznaczył, że pozwany miał świadomość obowiązywania regulacji rozporządzenia nr 1191/69. Stwierdził, że działanie pozwanego (w postaci uchylecia przepisów przewidujących dofinansowanie) narusza zasadę zaufania obywateli do państwa, lojalności państwa wobec obywateli, a w szczególności ochrony interesów w toku oraz ochrony praw słusznie nabytych (art. 2 Konstytucji RP). Podkreślił, że zasada zaufania jednostki do państwa i stanowionego przez nie prawa, umożliwia jej decydowanie o swoim postępowaniu w oparciu o pełną znajomość przesłanek działania organów państwowych oraz konsekwencjach prawnych, jakie jej działania mogą za sobą pociągnąć. Ponadto wskazał, że z zasad tej wynika z kolei zasada ochrony interesów w toku, a zwłaszcza należytej realizacji uprawnień nabytych na podstawie uprzednio obowiązujących przepisów. Stwierdził, że zagwarantowano mu, że przez ściśle określony czas (co prawda różnie określany), jego działalność związana z realizacją przewozów międzywojewódzkich, w ramach obowiązku służby publicznej, mająca charakter gospodarczy, będzie dofinansowywana. W ustawie o transporcie kolejowym przewidziano, że rekompensata będzie należna do chwili kiedy przewozy te staną się rentowne, natomiast w ustawie o PKP określono konkretne środki finansowe, które miały być zagwarantowane dla powoda, w poszczególnych latach, w ustawie budżetowej, do końca 2005 roku. Stwierdził, że ustawodawca wyznaczył pewien horyzont czasowy, w którym powód miał prowadzić działalność gospodarczą według ściśle określonych reguł. Podniósł, że z tego względu było to konstytucyjnie chronionym interesem powoda „w toku”, a zniesienie -z dniem 16 maja 2004 r. - możliwości dofinansowania jego działalności godziło w jego prawo podmiotowe do pozostawienia niezmienionego stanu prawnego w zakresie dofinansowania przewozów międzywojewódzkich do czasu kiedy przewozy staną się rentowne, nie krócej niż do końca 2005 roku. Zaznaczył, że brak było okoliczności uzasadniających odstępianie od ochrony praw nabytych w tym wypadku, a w szczególności świadczone usługi nie zmieniły swojego charakteru i nie stały się rentowne. Wskazał, że ustawodawca uchylając obowiązek dofinansowywania nie przewidział żadnych przepisów przejściowych. Stwierdził, że wysokość szkody została obliczona jako różnica między kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem zobowiązania z tytułu usługi publicznej w okresie objętym pozwem, a wygenerowanymi w tym okresie przychodami. Podniósł, że przed złożeniem pozwu wzywał pozwanego do zapłaty i złożył wniosek o zawezwanie do próby ugodowej, ale bez rezultatu (pозew z załącznikami k. 1-228).

W odpowiedzi na pozew pozwany Skarb Państwa – Minister Infrastruktury, zastępowany przez Prokuratorię Generalną Skarbu Państwa, wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania. Zakwestionował roszczenie zarówno co do zasady jak i co do wysokości. Zakwestionował także fakt poniesienia przez powoda jakiegokolwiek uszczerbku. Ponadto, z ostrożności, podniósł zarzut przedawnienia roszczenia w zw. z art. 118 k.c., wskazując, że powód jest podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą, a ewentualna rekompensata jest świadczeniem związanym z prowadzeniem tej działalności. Podkreślił, że zgodnie z rozporządzeniem 1191/69, rekompensata przysługuje przedsiębiorcy transportowemu. Wskazał, że ponieważ przepisy rozporządzenia nie określają daty wymagalności roszczenia o rekompensatę, to należy przyjąć, że zgodnie z art. 120 § 1 zd. 2 k.c., jeżeli wymagalność roszczenia zależy od podjęcia przez uprawnionego określonej czynności, bieg terminu rozpoczyna się od

dnia, w którym roszczenie stałoby się wymagalne gdyby uprawniony czynność podjął w najwcześniejszym możliwym terminie. Stwierdził, że pierwszym dniem kiedy powód mógł wystąpić o rekompensatę za kolejne lata kalendarzowe, był odpowiednio 1 stycznia 2005 r., 1 stycznia 2006 r. i 9 lutego 2006 r. Zaznaczył, że złożony wniosek o zawezwanie do próby ugodowej nie przerwał terminu przedawnienia, gdyż w dacie jego wniesienia roszczenie było już przedawnione. Niezależnie od podniesionego zarzutu przedawnienia pozwany stwierdził, że powodowi żadna rekompensata nie przysługiwała. Wskazał, że powód nie wskazał przepisu prawa powszechnie obowiązującego z którego wynikałby obowiązek świadczenia przez niego przewozów międzywojewódzkich. Podkreślił, że sam fakt zapisania wykonywania przewozów pasażerskich w umowie spółki, nie obligował powoda do wykonywania przewozów nierentownych. Podkreślił, że brak jest również podstaw stosowania w tej sprawie rozporządzenia nr 1191/69, gdyż w okresie objętym pozwem nie istniał żaden akt prawny, wydany przez właściwy organ, ani decyzja administracyjna nakazujące powodowi obowiązkowe wykonywanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich. Zaznaczył, że sam fakt powołania powodowej spółki w celu wykonania ustawy, nie może samoistnie stanowić o pełnieniu przez ten podmiot usług o charakterze publicznym. Podkreślił, że w umowie spółki brak jest odwołań do pełnienia służby publicznej. Zaznaczył, że powódka nie może sobie również przypisać publicznego charakteru, jedynie z tego względu, że została utworzona w wykonaniu ustawy. Stwierdził, że publiczny charakter usługi powinien wynikać z decyzji władz publicznych lub zostać poparty stosowną umową między ministrem właściwym ds. transportu a przewoźnikiem. Wskazał, że również brak zdolności upadłościowej nie jest tożsamy z pełnieniem przez dany podmiot służby publicznej. Podniósł, że nie jest prawdą, że zakres świadczonych przez powoda usług wynikał z decyzji pozwanego i podkreślił, że już z dokumentów złożonych przez powoda wynika, że samodzielnie ustalał on zakres świadczonych usług (załącznik nr 12 do pozwu). Dalej stwierdził, że niezależnie od powyższego nie istnieje obowiązek wypłaty rekompensaty, gdyż zgodnie z rozporządzeniem, na które powołał się powód „przedsiębiorstwa transportowe składają właściwym władzom członkowskim wnioski o zniesienie całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, jeżeli zobowiązanie to pociąga za sobą niekorzystne skutki gospodarcze” w terminie roku od dnia wejścia w życie rozporządzenia, a władze w terminie roku od daty przedstawienia wniosku podejmują decyzję w odniesieniu do obowiązku działalności i przewozu i w terminie 6 miesięcy w odniesieniu do zobowiązań taryfowych. Podniósł, że powód takiego wniosku nie złożył, a w konsekwencji nie zapadła również decyzja władz w tym zakresie. Stwierdził, że skoro powód kwestionuje konstytucyjność ustaw usuwających obowiązek dofinansowywania powoda, to powinien przedstawić wyrok Trybunału Konstytucyjnego (odpowiedź na pozew k. 252-263).

W piśmie z dnia 27 marca 2012 r. powód podniósł, że w okresie objętym pozwem nie było przepisu, z którego wynikałby obowiązek wykonywania przez niego przewozów międzywojewódzkich, jednak sam brak przepisu nie jest tożsamy z brakiem obowiązku świadczenia tych usług, którego pierwotnym źródłem był akt utworzenia powoda oraz ustalony przedmiot usług, których celem było bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb ludności, bez uwzględnienia czynnika ekonomicznego związanego z realizacją usługi. Podkreślił, że w latach 2001-2004 oraz od 2006 do chwili obecnej kolejowe przewozy międzywojewódzkie były uznane ustawowo za usługi publiczne, które powinny być dofinansowane ze środków publicznych. Stwierdził, że w latach 2004-2006 nie zmieniły one nagle swojego charakteru i nadal były istotne i niezbędne z punktu widzenia zaspokajania potrzeb społeczeństwa, a ponadto nadal były w większości usługami deficytowymi. Podniósł, że fakt powołania powoda w określonym celu, przy uwzględnieniu jego struktury własnościowej i założyciela, zdeterminował jego zakres działalności i był pierwotnym i podstawowym źródłem nałożenia na niego obowiązku wykonywania usług publicznych, w tym w ramach przewozów międzywojewódzkich. Stwierdził, że decyzja nakładająca obowiązek świadczenia usługi publicznej może przybrać różną formę i nie musi być to decyzja administracyjna. Stwierdził, że analogia sytuacja występuje w przypadku organizacji przewozów transportu lokalnego. Powołał się na wyrok NSA z 11 sierpnia 2005 r., w którym stwierdzono, że wykonywanie przez gminę zadań komunalnych we własnym zakresie, przez utworzoną w tym celu jednostkę organizacyjną, siłą rzeczy nie wymaga zawarcia umowy, a podstawą powierzenia tych zadań jest sam akt powołujący tę jednostkę do życia i określający przedmiot jej działania. Zaznaczył, że należy odróżnić świadczenie usług określonej kategorii, od określenia w ramach tego zobowiązania obowiązujących ofert w postaci konkretnych rozkładów jazdy. Zaznaczył, że przewidziana w powoływanym rozporządzeniu procedura była procedurą przejściową, przewidzianą do wdrożenia rozporządzenia. Ponadto podtrzymał stanowisko wyrażone w pozwie. Odnośnie podniesionego zarzutu przedawnienia stwierdził, że nie jest on uzasadniony, gdyż roszczenie nie ma związku z prowadzoną przez powoda

działalnością gospodarczą. Stwierdził, że działalność związana z wykonywaniem usług publicznych w zamian za rekompensatę ma szczególny charakter. Podkreślił, że osiągnięcie jakiegokolwiek zysku nie było objęte zamiarem powoda, a celem jego działalności było zaspokojenie zbiorowych potrzeb ludności, bez uwzględnienia aspektu ekonomicznego. W związku z tym wskazał że termin przedawnienia roszczenia wynosi w tym wypadku 10 lat (pismo k. 272-291).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z dnia 12 października 2000 r.) ustawodawca dokonał komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego (...). Zgodnie z art. 2 ustawy komercjalizacja (...), w rozumieniu ustawy, polegała na jego przekształceniu w spółkę akcyjną, w której Skarb Państwa będzie jedynym akcjonariuszem. (...) SA wstąpiło we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było (...), bez względu na ich charakter prawny, o ile przepisy ustawy nie stanowiły inaczej. Restrukturyzacja (...) SA, w rozumieniu ustawy, obejmowała działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki, polegające na:

- 1) utworzeniu przez (...) SA spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek,
- 2) gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania, a także zbywanie mienia zbędnego, w tym zasobów mieszkaniowych,
- 3) zmianie poziomu i struktury zatrudnienia,
- 4) zamianie wierzytelności na akcje i udziały (...) SA w spółkach przez nią utworzonych.

Prywatyzacja (...) SA, w rozumieniu ustawy, miała polegać na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki.

Zgodnie z art. 14 powołanej ustawy (...) SA miało utworzyć spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, zwane dalej "spółkami przewozowymi", które z dniem wpisu do rejestru handlowego, w zakresie wykonywanego przez nie rodzaju przewozów, wstępują w prawa i obowiązki (...) SA jako przewoźnika kolejowego, w rozumieniu:

- 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe,
- 2) ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym.

W trybie powołanych przepisów (...) SA utworzyło m. in. spółkę (...) Sp. z o.o. (umowa spółki k. 20-31). W § 6 umowy spółki określono przedmiot jej działalności obejmujący m. in. krajowy regionalny i o zasięgu międzywojewódzkim oraz międzynarodowy, przygraniczny i dalekobieżny kolejowy przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem. W § 27 ust. 1 pkt 20-21 umowy przewidziano, że do kompetencji Walnego Zgromadzenia Wspólników należy podejmowanie uchwał dotyczących dokonywania podziału zysków lub pokrycia strat, a także określania wysokości zaliczki na poczet przewidywanej dywidendy. W § 32 umowy przewidziano, że sposób przeznaczenia czystego zysku Spółki określi uchwała Zgromadzenia Wspólników. W latach 2005-2007 był to najważniejszy podmiot obsługujący pasażerskie przewozy regionalne.

Art. 79 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", który został uchylony 23 maja 2003 r., stanowił, że:

„1. Środki finansowe na realizację zadań określonych w art. 22 ust. 3 i ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 69, zostaną uwzględnione w ustawie budżetowej w latach 2001-2005, w następujących kwotach:

- 1) w roku 2001 - w kwocie 300 000 000 zł,

2) w roku 2002 - w kwocie 300 000 000 zł,

3) w roku 2003 - w kwocie co najmniej 300.000.000 zł,

4) w latach 2004-2005 - w kwocie co najmniej 800 000 000 zł rocznie.

2. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, uwzględniają kwoty przeznaczone na nabywanie nowych kolejowych pojazdów szynowych, niezbędnych dla realizacji zadań określonych w ust. 1, w wysokości od 10 do 20% kwoty tych środków. Samorząd województwa może przekazać środki finansowe przeznaczone na nabywanie nowych kolejowych pojazdów szynowych przewoźnikom wyłonionym przy zastosowaniu przepisów o zamówieniach publicznych.”.

W 2004 roku NIK przeprowadziła kontrolę mającą na celu ocenę wpływu restrukturyzacji finansowej (...) SA w latach 2001-2004 na wyniki spółek (wyniki kontroli k. 46-49, 355-391). W jej wyniku negatywnie ocenił wpływ restrukturyzacji finansowej, majątkowej i organizacyjnej na sytuację finansową (...) Sp. z o.o. Stwierdził, że wprowadzone ustawą z 2000 roku działania restrukturyzacyjne jak również zakres finansowania przewozów pasażerskich z budżetu państwa, czyli czynniki niezależne od władz Spółki, uniemożliwiły prawidłowe jej funkcjonowanie, a w efekcie już od pierwszego roku działalności Spółka utraciła płynność finansową i nie była zdolna do obsługi swych zobowiązań. Jednocześnie NIK wskazał błędy popełnione przez Spółkę, np. w postaci nie zagwarantowania sobie w umowach z (...) SA możliwości weryfikacji prawidłowości naliczania należnych opłat za prowadzenie obsługi trakcyjnej pociągów, nienależytej dbałości o przychody z tytułu sprzedaży swoich usług, nienależytego sposobu uregulowania zasad współpracy z firmami zajmującymi się kontrolą biletów, stwierdzając, że wszystkie te błędy powodowały dla Spółki poważne straty finansowe.

Z raportu NIK wynika, że w 2002 roku został opracowany „Plan Naprawczy”, zatwierdzony przez Radę Nadzorczą, który zakładał m.in. dostosowanie sieci kolejowych do popytu (przez stworzenie optymalnego układu połączeń oraz wprowadzeniu nowych produktów), likwidację nierentownych dziedzin działalności (odwołanie 1055 pociągów) dostosowanie potencjału Spółki do nowej oferty przewozowej (zmniejszenie ilostanu wagonów osobowych o 806 sztuk), restrukturyzację zatrudnienia (zwolnienie 560 pracowników). Plan ten nie został wprowadzony w życie z powodu protestu związkowców.

Powód informował pozwanego pisemnie o konieczności zabezpieczenia w budżecie środków w związku z jego złą sytuacją finansową.

W dniu 12 lipca 2010 r. powód złożył W Sądzie Rejonowym dla Warszawy Śródmieścia wnioski o zawiązanie do próby ugodowej (k. 181-198).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dokumentów, których prawdziwość i autentyczność nie była kwestionowana przez żadną ze stron postępowania. Zaznaczyć trzeba, że Sąd nie ustalał dokładnego stanu faktycznego w zakresie oceny czy i w jakim zakresie prowadzona przez powoda działalność miała charakter działalności publicznej, w jakim zakresie powód miał obowiązek prowadzenie nierentownych przewozów, które generowały straty i w jakiej wysokości, a także czy i w jakim zakresie informował pozwanego, o prowadzeniu nierentownych przewozów, niezbędnych z punktu widzenia społecznego oraz o związanych z tym stratach, gdyż wobec uwzględnienia zarzutu przedawnienia dalsze badanie tych kwestii było zbędne.

Sąd zważył co następuje:

W pierwszej kolejności należy wskazać, że Sąd uznał, że zgłoszony przez pozwanego zarzut przedawnienia roszczenia powoda jest uzasadniony. Wbrew twierdzeniom powoda, jego roszczenie jest roszczeniem związanym z prowadzeniem działalności gospodarczej w rozumieniu art. 118 k.c. i w konsekwencji termin jego przedawnienia wynosi 3, a nie 10 lat.

Zgodnie z art. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a

także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły. Konstytutywną cechą takiej działalności jest zatem jej charakter: zarobkowy i profesjonalny, a także powtarzalny charakter wykonywanych czynności, wykonywanych w taki sposób, żeby tworzyły one pewną całość. Zarobkowy charakter działalności oznacza, że jest ona prowadzona w celu uzyskania zarobku, a ponadto jest prowadzona na zaspokojenie cudzych potrzeb. Na tę ostatnią cechę wskazał także Sąd Najwyższy w wydanych orzeczeniach stwierdzając, iż działalnością gospodarczą jest tylko działalność zewnętrzna pomiędzy podmiotami gospodarczymi, mająca na celu np. świadczenie usług osobom trzecim.

Wbrew twierdzeniom powoda, prowadzona przez niego działalność wszystkie te cechy posiada. Stwierdzić należy, że nie można mylić pojęcia „zarobkowego prowadzenia działalności” z pojęciem „osiągania zysku”. Sam fakt generowania przez danego przedsiębiorcę strat nie zmienia charakteru prowadzonej przez niego działalności. Ponadto wbrew twierdzeniom powoda, z umowy, na podstawie której został on powołany, wynika, że powoływana spółka ma na celu osiągnięcie zysku. W umowie nie ma natomiast mowy o powołaniu jej w celu służby publicznej, czy realizacji usług publicznych. Do tej kwestii Sąd odniesie się jeszcze w dalszej części uzasadnienia.

Wracając do zasadniczej kwestii, tj. ustalenia, czy działalność prowadzona przez powoda ma charakter działalności gospodarczej, podkreślić należy, że – jak już zaznaczono – osiągnięcie zysku nie jest warunkiem ustalenia, że dany podmiot prowadzi działalność gospodarczą. To czy podmioty prowadzące działalność gospodarczą zakładają osiągnięcie zysku, czyli nadwyżki wpływów nad wydatkami, czy też jedynie pokrywanie w całości lub w części kosztów swojej działalności własnymi dochodami, łączy się z rodzajem realizowanych przez nie zadań statutowo określonych oraz celami prowadzonej działalności. Przykładowo spółdzielnie mieszkaniowe nie są tworzone dla osiągnięcia zysku, gdyż zasadniczym celem ich działalności jest zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych, który realizowany jest przede wszystkim przez przydzielanie lokali mieszkalnych, a nie budzi wątpliwości, że w stosunkach zewnętrznych prowadzą one działalność gospodarczą. Brak ukierunkowania działalności na osiągnięcie zysku nie przesądza zatem, w sensie negatywnym, o gospodarczym charakterze ich działalności.

Przytoczyć też należy pogląd zawarty w uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 września 2008 r., III CZP 82/08, w którym stwierdził w odniesieniu do działalności samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej (z pewnością świadczących usługi o charakterze użyteczności publicznej), że jest ona „oceniana według reguł stosowanych w obrocie, jest działalnością gospodarczą, co nie sprzeciwia się konkluzji, że jako jednostki organizacyjne będące ogniwem wykonującym zadania państwa w zakresie zapewnienia obywatelom opieki zdrowotnej są silnie uzależnione ekonomicznie od systemu, w którym funkcjonują. Uzależnienie to jednak nie rzutuje na samodzielność, profesjonalizm, stałość czy organizacyjną stabilność funkcjonowania, lecz jedynie na jej opłacalność. Brak zysku z prowadzonej działalności nie wyklucza jednak jej gospodarczego charakteru.”.

Podkreślenia wymaga, że gdyby przyjąć, że podmioty nie generujące zysków nie prowadzą działalności gospodarczej i niemal, że sama ta okoliczność świadczy o prowadzeniu przez nie działalności publicznej, to warunki te spełniałoby bardzo wielu przedsiębiorców działających na rynku krajowym, którzy notorycznie generują straty.

Powód świadczy usługi odpłatnie w celu zaspokojenia cudzych potrzeb. Sam fakt, że prowadzona przez niego działalność generuje straty, nie zmienia zdaniem Sądu zarobkowego charakteru tej działalności. Nie zmienia jej charakteru (gdyby uznać twierdzenia powoda w tym zakresie za prawdziwe) również utrzymywanie części połączeń, które są deficytowe. Sam powód na rozprawie oświadczył, że nie wszystkie realizowane przez niego połączenia są deficytowe. Ponadto, jak sam powód wskazuje wysokość szkody została obliczona jako różnica między kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem zobowiązania z tytułu usługi publicznej w okresie objętym pozwem, a wygenerowanymi w tym okresie przychodami. Gdyby prowadzona przez powoda działalność nie miała charakteru działalności zarobkowej z pewnością nie byłoby możliwe osiągnięcie przez niego żadnych przychodów, a koszty świadczenia usług byłyby pokrywane wyłącznie ze środków publicznych. Na marginesie należy wskazać, że sam powód w pozwie wskazywał, że prowadzi działalność gospodarczą, chociaż podkreślił, że nie jest ona typowa.

Dla tej oceny nie ma znaczenia okoliczność uznania przez organ podatkowy, że rekompensata nie podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług (k. 552-565). Podkreślenia wymaga, że przedmiotem tej interpretacji

była sama rekompensata, która przekazywana jest w celu sfinansowania konkretnych usług, a nie istota prowadzonej przez powoda działalności. Na marginesie wskazać można, że w złożonym wniosku o wydanie interpretacji powód również wskazał, że prowadzi działalność gospodarczą.

Dodatkowo powołać się należy na przepisy ustaw na podstawie, których powód działa. Jak już zaznaczono w stanie faktycznym tworzone przez (...) SA spółki miały działać na podstawie:

- 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe,
- 2) ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym.

Zgodnie z art. 22 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg w krajowych przewozach pasażerskich, na zasadach określonych w odrębnych przepisach. Ponadto ustalał, że organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.

Ustawodawca zakładał zatem zrestrukturyzowanie się kolei (taki był zresztą podstawowy cel ustawy) i zakładał, że z biegiem czasu nowoutworzone spółki zaczną osiągać zyski, a dalsze ich dotowanie nie będzie konieczne.

Dalej – zgodnie z art. 24 w zw. z art. 26 ustawy o transporcie kolejowym, działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych podlega koncesjonowaniu, do którego stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. - Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178), z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

Tak więc przepisy ustawy, na podstawie których powód został powołany, wprost stwierdzały, że utworzone spółki będą prowadziły działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów, chociaż jednocześnie zakładały, że w początkowym okresie działalności mogą one być nierentowne i wymagać dotacji.

Dodać należy, że co do gospodarczego charakteru prowadzonej przez powoda działalności gospodarczej, nie miał wątpliwości Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zob. wyrok z dnia 23 lipca 2003 r., XVII Ama 94/02).

W związku z powyższym Sąd uznał, że nie może budzić wątpliwości, że powód prowadzi działalność gospodarczą, a jego roszczenia o rekompensatę pozostają w związku z jej prowadzeniem. Roszczenie to ma bowiem bezpośredni związek z zarządzaniem przedsiębiorstwem, a zarządzenie nim należy w ocenie Sądu uznać za immanentną cechę prowadzenia działalności gospodarczej.

Zgodnie z art. 120 § 1 k.c. bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne. Jeżeli wymagalność roszczenia zależy od podjęcia określonej czynności przez uprawnionego, bieg terminu rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stałoby się wymagalne, gdyby uprawniony podjął czynność w najwcześniejszym możliwym terminie.

W przedmiotowej sprawie, w ustawodawstwie krajowym, brak jest przepisów uzasadniających roszczenie powoda za ten okres. Rozporządzenie 1191/69, na które powołuje się powód, również żadnych terminów nie przewiduje. Stwierdzić należy, że mimo to (z przyczyn wskazanych poniżej) nie można wykluczyć, że powód miałby możliwość wykazania, że część wykonywanych przez niego połączeń ma charakter usług publicznych, a w związku z generowaniem przez nie strat, miałby możliwość zgłoszenia roszczenia o rekompensatę.

W tym miejscu należy wskazać, że gdyby uznać, że aby roszczenie o rekompensatę powstało powód powinien poinformować pozwanego o wykonywaniu połączeń spełniających te kryteria i zamiarze ich likwidacji i dopiero



wówczas – po wydaniu decyzji nakazującej ich utrzymanie, powstawałoby po stronie powoda roszczenie o rekompensatę, to powództwo w niniejszej sprawie podlegałoby zdaniem Sądu oddaleniu z tego względu, że roszczenie o rekompensatę w ogóle by nie powstało. Powód nie wykazał, żeby informował pozwanego o zamiarze wstrzymania jakichkolwiek połączeń, na co pozwany nie wyraził zgody.

Gdyby natomiast uznać, że sam fakt powierzenia powodowi połączeń międzywojewódzkich stanowiło decyzję zobowiązującą powoda do ich wykonywania, to należy uznać zdaniem Sądu, wobec braku przepisów w tym zakresie, że powód powinien zgłosić żądanie wypłacenia rekompensaty po zakończeniu każdego roku obrotowego i rozliczeniu ilości nierentownych połączeń, wysokości osiągniętego zysku oraz wysokości poniesionej straty. W konsekwencji zdaniem Sądu roszczenia z 2004 roku powinny zostać zgłoszone w styczniu 2005 roku, a z 2005 roku w styczniu 2006. Roszczenia za okres 1 styczeń - 9 lutego 2006 roku powinny zostać zgłoszone lutym 2006 roku, z uwagi na to, że po tym okresie, w związku ze zmianą przepisów, zostały wprowadzone rozwiązania systemowe przewidujące rekompensaty i Spółka miała możliwość ustalenia jej wysokości tylko za ten okres. Tak więc roszczenia z 2004 roku przedawniły się w styczniu 2008, z 2005 roku w styczniu 2009, a z 2006 roku w lutym 2009 roku. Wniosek o zawezwanie do próby ugodowej powód złożył w lipcu 2010 roku, a zatem po upływie terminu przedawnienia wszystkich roszczeń.

Skuteczne podniesienie przez stronę pozwaną zarzutu przedawnienia powoduje, że odszkodowanie się nie należy i jest wystarczające do oddalenia powództwa tj. staje się zbędne badanie pozostałych przesłanek ewentualnej odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa. Niemniej zdaniem Sądu w niniejszej sprawie należy zasygnalizować dodatkowo okoliczności, które również – już w oparciu o przedstawione dokumenty – przemawiały za oddaleniem powództwa.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do twierdzenia powoda o obowiązku świadczenia przez niego usług publicznych polegających na utrzymywaniu nierentownych połączeń.

Po pierwsze zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 2 prawa przewozowego przewoźnik był uprawniony do ograniczenia obowiązku przewozu z przyczyn ekonomicznych, których nie mógł przewidzieć, poprzez całkowite lub częściowe zawieszenie przewozu, wyłączenie z przewozu określonych kategorii przesyłek, relacji przewozowych lub punktów odprawy, zawieszenie przewozu we wskazanych dniach albo uzależnienie przewozu od spełnienia określonych warunków. Ograniczenia przewozu należało podać do wiadomości publicznej w sposób zwyczajowo przyjęty.

Oznacza to, że decyzję w zakresie ograniczenia lub zawieszenia usług pozostawiono przewoźnikowi, a jedynie zobowiązano przewoźnika do jej uzasadnienia.

Po drugie z raportu NIK, przedstawionego przez samego powoda, wynika, że w 2002 roku został opracowany „Plan Naprawczy”, na który Rada Nadzorcza w 2003 roku wyraziła zgodę, a który przewidywał m.in. dostosowanie sieci kolejowych do popytu (przez stworzenie optymalnego układu połączeń oraz wprowadzeniu nowych produktów), likwidację nierentownych dziedzin działalności (odwołanie 1055 pociągów). Plan ten – jak wynika z raportu – nie wszedł w życie nie z powodu sprzeciwu pozwanego wyrażonego w jakiegokolwiek formie, czy też z powodu protestów społecznych, tylko z powodu protestu związkowców. Bardzo poważne wątpliwości budzi, czy utrzymywanie nierentownych połączeń z powodu protestu związkowców i przewidywanych zwolnień grupowych, uzasadnia domaganie się od Skarbu Państwa rekompensaty za straty ponoszone – jak twierdzi powód – w związku ze świadczeniem usług publicznych.

Jednocześnie – wbrew twierdzeniom pozwanego – z przedstawionych dokumentów wynika, że ustawodawca wielokrotnie zaznaczał, że powód jest podmiotem użyteczności publicznej, świadczącym usługi publiczne (k. 51-60, 78-87). Wniosku takiego (co najmniej do części realizowanych połączeń) nie można wykluczyć, szczególnie, że w pozostałych latach powód uzyskiwał rekompensatę w związku z ich świadczeniem. Gdyby przyjąć twierdzenia pozwanego, że powód nie jest podmiotem świadczącym usługi publiczne, mogłoby to stanowić naruszenie dyscypliny finansów publicznych. Zgodzić się należy w tym miejscu z powodem, że jest mało prawdopodobne, żeby w okresie objętym pozwem usługi, które miały charakter usług publicznych, nagle ten charakter utraciły. Niewątpliwie jednak powód miałby obowiązek wykazania w jakim zakresie usługi te stanowiły usługi o charakterze publicznym, a także, że

rzeczywiście nie było możliwości ich reorganizacji w taki sposób aby przynosiły zysk, natomiast istniała konieczność ich utrzymywania w określonym zakresie z przyczyn społecznych (szczególnie w kontekście wyników raportu NIK-u).

Zgodzić się również zdaniem Sądu należy z powodem, że podstawą powierzenia zadań o charakterze publicznym może sam akt powołujący daną jednostkę do życia i określający przedmiot jej działania. Z przepisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" wynika, że w ustawie o transporcie kolejowym z 1997 roku zmieniony został art. 22 ustawy o transporcie kolejowym w ten sposób, że przewidywał, iż zadania polegające na organizowaniu i dotowaniu kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należą do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i są realizowane na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu a przewoźnikiem kolejowym. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów. Zapis ten w zasadzie powtórzono w art. 40 ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym z 2003 roku. Oznacza to, że aż do jego uchylecia z dniem 16 maja 2004 r. ustawa przewidywała zawarcie z przewoźnikiem umowy w tym zakresie. Z materiału dowodowego nie wynika aby umowy takie zostały zawarte. Okoliczność ta (brak umów), fakt przewidzenia w ustawie dofinansowania tych przewozów z budżetu państwa na lata 2001-2005, a także fakt, że za okres przed 2004 rokiem powód otrzymał dotacje, świadczy w ocenie Sądu o tym, że rację ma powód, że został utworzony w celu wykonywania działalności o charakterze użyteczności publicznej.

Wątpliwości może jednak budzić czy sama ta okoliczność uzasadnia żądanie wypłaty rekompensaty.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69, na które powód się powołuje, zostało uchylone Rozporządzeniem (We) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

W rozporządzeniu tym wskazano, że „jest właściwe, aby ustalić, że przedsiębiorstwa przewozowe mogą wystąpić z wnioskiem o zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych tylko wtedy, gdy te zobowiązania pociągają za sobą niekorzystne skutki gospodarcze, ustalone na podstawie wspólnych procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu”.

Przepisy Unijne odnoszące się do dofinansowania usług mówią o podjętych przez właściwe władze decyzjach o utrzymaniu zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które pociągają za sobą obowiązek wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe nałożone na przedsiębiorstwa transportowe.

W ocenie Sądu Unia Europejska wprowadzając ww przepisy zakładała (w ocenie Sądu) stałe monitorowanie połączeń, dążenie do uzyskania ich rentowności i wypłacanie dofinansowania tylko w sytuacji, gdy uzyskanie rentowności nie było możliwe i podjęta została decyzja o utrzymaniu połączeń. W przedmiotowej sprawie kwestia ta nie była szczegółowo badana z uwagi na podniesiony zarzut przedawnienia, jednak już ze zgromadzonego materiału wynika, że decyzje takie nie były wydawane. Wręcz przeciwnie – z raportu NIK wynika, że była zgoda na likwidację – co najmniej w części nierentownych połączeń.

Stwierdzić jednak należy, że nawet gdyby uznać, że w okresie objętym pozwem, powód miał obowiązek wykonywania przewozów międzywojewódzkich, który był obowiązkiem służby publicznej, to sam ten fakt nie przesądza o zakresie tego obowiązku i zakresie koniecznego dofinansowania.

Wskazać także należy, że wysokość rekompensaty, której powód się domagał, wyliczonej jako różnica między kosztami poniesionymi w związku ze świadczeniem zobowiązania z tytułu usługi publicznej, a przychodami wygenerowanymi w związku ze świadczeniem tej usługi jest obliczona w sposób bardzo poważnie uproszczony. Nie ma w ocenie Sądu możliwości, żeby Skarb Państwa zapłacił rekompensatę w oparciu o takie jej wyliczenie. Nawet bowiem gdyby przyjąć, że roszczenia powoda są uzasadnione, a powód w pewnym zakresie świadczył usługi publiczne, które były

deficytowe, jednak ich utrzymywanie było konieczne ze społecznego punktu widzenia – powód powinien wykazać, że prowadząc działalność gospodarczą dołożył należytej staranności, aby z prowadzonej działalności gospodarczej osiągnąć maksymalny zysk, ale z przyczyn niezależnych od niego, pokrycie z osiągniętego zysku, uzasadnionych kosztów prowadzenia działalności nie było możliwe. Powód byłby oczywiście również zobowiązany do wykazania, że wszystkie poniesione koszty były konieczne i celowe do wykonania usługi a także, że z powodu istnienia uzasadnionego interesu społecznego, rezygnacja ze wszystkich, lub niektórych deficytowych połączeń, nie była możliwa. Powód musiałby zatem także wykazać, że przyczyną wygenerowania straty w określonej wysokości była uzasadniona decyzja o utrzymaniu nierentownych połączeń międzywojewódzkich. Dowodów takich w ocenie Sądu w tym postępowaniu powód nie oferował. Zdaniem Sądu, w celu ustalenia wszystkich tych okoliczności, należałoby przeprowadzić badania, w oparciu o które zostałyby ustalone, utrzymanie których nierentownych połączeń jest niezbędne i jakie straty poszczególne połączenia średnio generują. Skarb Państwa powinien zostać poinformowany o wynikach tych badań, a strony powinny współdziałać w podjęciu decyzji co do ich utrzymywania. Informacja ta nie może jednak być ogólna (zawierająca informację o wysokości żądanych środków jak na k. 110), tylko musi zawierać szczegółowe wyliczenie należności. Skoro powód oczekuje od Skarbu Państwa rekompensaty w tak znacznej wysokości, powinien dokładnie wskazać z czego ta wysokość wynika. W tym miejscu należy zaznaczyć, że sam powód wskazuje, że usługi te, są „co do zasady” deficytowe, czy że „w większości są deficytowe”, a zatem przyznaje, że nie wszystkie wykonywane przez niego usługi są deficytowe. Sam fakt przyznania w pozostałych latach (nieobjętych roszczeniem) przez ustawodawcę rekompensaty, nie miałby żadnego wpływu na sposób jej ustalenia w niniejszym postępowaniu.

Również wystąpienie pokontrolne NIK z 19 marca 2004 r., na które powód się powołuje, w którym stwierdzono, że na niekorzystny wynik finansowy powoda „zasadniczy wpływ miały w głównej mierze, niezależne od powoda czynniki, takie jak: realizowanie przewozów międzywojewódzkich bez dofinansowywania tej działalności przez budżet państwa” mówi o: „zasadniczym wpływie”, „w głównej mierze”. To nie oznacza, że był to jedyny czynnik mający wpływ na wysokość strat powoda i małe zyski. Z raportu tego wynika zresztą – co wskazano w stanie faktycznym – że spółka popełniła poważne błędy, które bardzo pogorszyły jej wynik finansowy. W konsekwencji – w przypadku merytorycznego badania roszczenia – istniałaby konieczność ustalenia wpływu poszczególnych czynników na wysokość wygenerowanej przez powoda straty i dopiero w oparciu o te informacje, ustalenie wysokości należnej powodowi rekompensaty. Ciężar dowodu spoczywał w tym zakresie na powodzie. W celu wykazania tych okoliczności powód nie zaoferował żadnego dowodu.

Twierdzenia powoda, że „pozwany miał świadomość, że zlikwidowanie nierentownych połączeń międzywojewódzkich spowodowałoby zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania społeczności i w rezultacie liczne protesty społeczne” są całkowicie gołosłowne. Wbrew stanowisku powoda nie potwierdza tej tezy sam fakt zgłoszenia, w związku z ograniczeniem liczby przewozów, interpelacji poselskich. Powód nie wykazał, że w odniesieniu do poszczególnych nierentownych przewozów były przeprowadzane pod tym kątem badania. W konsekwencji nie ma w niniejszej sprawie żadnych dowodów, że wszystkie nierentowne przewozy są niezbędne ze społecznego punktu widzenia. Dopiero badania w tym zakresie (które powinny być cyklicznie powtarzane z uwagi na zachodzące w strukturze społecznej zmiany), a także ustalenie czy liczba i godziny połączeń są dostosowane do popytu, pozwoliłyby dokonać oceny ich niezbędności.

Podsumowując powód powinien wykazać, w odniesieniu do wszystkich nierentownych przewozów, że dołożył należytej staranności w ich realizowaniu, że istniała niezaspokojona potrzeba społeczna, która uzasadniała utrzymywanie każdego z nich, wysokości koniecznych i celowych kosztów tego przewozu, a także wysokości uzyskanych z niego zysków. Brak jest bowiem uzasadnienia do żądania żeby Skarb Państwa dofinansowywał działalność powoda również w zakresie ponoszonych przez spółkę strat wynikających z jej niegospodarności, czy też np. braku efektywnego dochodzenia przysługujących należności (informacje zawarte w raporcie NIK). Sam fakt złożenia niniejszego pozwu po upływie terminu przedawnienia świadczy o nienależytej dbałości powoda o własne interesy.

Z tych wszystkich względów i na podstawie wyżej powołanych przepisów Sąd Okręgowy oddalił powództwo jako niezasadne.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c., nakładając na powoda jako stronę przegrywającą obowiązek zwrotu na rzecz pozwanego poniesionych kosztów procesu. Na koszty te składa się wynagrodzenie pełnomocnika procesowego, ustalone w wysokości stawki minimalnej przewidzianej w § 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. nr 163, poz. 1349 ze zm.).