

# Dubois i wspólnicy

## Wspólnicy:

adw. Jacek Dubois  
r. pr. Elżbieta Kosińska-Kozak  
adw. Elżbieta Buczek  
r. pr. Szymon Chmielewski  
adw. Jan Mydłowski

## Adwokaci i Radcy Prawni:

adw. Marcin Bąk  
adw. Anna Chybińska  
r. pr. Agnieszka Frank-Dembińska  
adw. Zofia Gajewska  
adw. Ewa Knobloch  
adw. Monika Król-Gajewska  
adw. Joanna Musiał-Budnicka  
adw. Agnieszka Najda-Kroc  
adw. Joanna Piątkowska  
adw. Agata Plichta-Trzonkowska  
adw. Kamil Rudol  
adw. Izabela Sakula-Luciuk  
adw. Łukasz Smolak  
adw. Michał Zacharski

Warszawa, dnia 11 czerwca 2019 r.

## Fundacja

### Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy

KRS: 0000030897

ul. Dominikańska nr 19 C, 02 – 738 Warszawa

*reprezentowana przez:*

**adw. Jacka Dubois**

(adres Kancelarii w stopce pisma)

Szanowny Pan

**Krzysztof Zgorzelski**

Prezes Zarządu

**Przewozy Regionalne Sp. z o.o.**

ul. Kolejowa nr 1, 01 – 217 Warszawa

## Do wiadomości:

**1. Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.**

ul. Nowy Świat 6/12, 00 – 497 Warszawa

**2. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów**

**Departament Skarbu Państwa**

al. Ujazdowskie 1/3, 00 - 583 Warszawa

**3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**

Al. Jerozolimskie 134, 02 – 305 Warszawa

**4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i**

**Administracji**

**Departament Porządku Publicznego**

ul. Stefana Batorego 5, 02-591 Warszawa

**Dotyczy:** *organizacji pociągów dla uczestników Festiwalu Pol'and'Rock;*

**Szanowny Panie Prezesie,**

Działając w imieniu Fundacji Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy na podstawie

udzielonego mi pełnomocnictwa (zwana dalej „Fundacją”, pełnomocnictwo w załączeniu), w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 30 maja 2019 r. (PBH4-831-126-2019) odmawiające uruchomienia pociągów specjalnych dla uczestników festiwalu Pol’and’Rock oraz w związku z publicznym oświadczeniem spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (zwana dalej „Spółką”) wyjaśniam co następuje.

W pierwszej kolejności pragnę wyrazić ogromne zdumienie odmowną decyzją Spółki, w szczególności przy uwzględnieniu rozbieżności między uzasadnieniem, jakie zostało przedstawione pisemnie Fundacji, a informacjami publikowanymi w okresie wcześniejszym na temat strategii rozwojowej Spółki.

W związku z powyższym przypominam, iż w w/w piśmie z dnia 30 maja 2019 r. Spółka wskazała, że ograniczając koszty działalności dostosowała ilość eksploatowanego taboru do liczby niezbędnej do obsługi oferty zamawianej przez Marszałków Województw, przez co Spółka nie jest w stanie zapewnić specjalnego dojazdu na festiwal, tak jak to miało miejsce w latach ubiegłych. W ocenie Fundacji wskazane wyjaśnienia są sprzeczne z oficjalnym stanowiskiem Spółki w zakresie restrukturyzacji, przeprowadzanej konsekwentnie od 2015 r. Podkreślić należy bowiem, iż Spółka wielokrotnie informowała opinię publiczną o tym, że rozpoczynając restrukturyzację skupiała się na modernizacji istniejącego taboru oraz na pozyskaniu nowego, na co przeznaczyła 509 mln zł z własnych środków, 629 mln zł finansowania uzyskanego z konsorcjum BGK, PKO, BP i BZ WBK oraz 200 mln zł z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W efekcie wskazanego finansowania Spółka uzyskała pierwszy od wielu lat dodatni wynik finansowy, pozyskała 384 tys. nowych pasażerów i uzyskała 26% udział w rynku. Co jednak najistotniejsze w kontekście organizacji dojazdu na festiwal, Spółka zmodernizowała lub pozyskała ok. 50 pojazdów (co najmniej: pozyskała 7 nowych EZT z PESA i 3 z NEWAG, 5 nowych pojazdów spalinowych Link, zmodernizowała 5 pojazdów ED72 i pozyskała 7 kolejnych – zgodnie z komunikatami prasowymi). Co więcej, Szanowny Pan Prezes osobiście w imieniu Spółki zapewniał w udzielonych wywiadach, iż Spółka zamierza kontynuować strategię taborową polegającą na rozbudowaniu dostępnej floty w perspektywie kolejnych 2 – 3 lat. (*wydruki przywołanych komunikatów w załączeniu*). **Tym samym udzielone Fundacji wyjaśnienie budzi istotne wątpliwości, albowiem zgodnie z informacjami podawanymi oficjalnie przez Spółkę przed udzieleniem Fundacji odpowiedzi z dnia 30 maja 2019 r., Spółka dokonywała intensywnej rozbudowy taboru i planowała w przyszłości tą rozbudowę kontynuować i nie wyrażała nigdy zamiaru „ograniczenia ilostanu”.**

W związku z powyższym wskazuję, iż przy zawieraniu umów, w tym przewozowych, naczelną zasadą jest wyrażona w art. 353<sup>1</sup> ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 Kodeks cywilny (Dz.U.2018.1025) zasada swobody umów, dla której granicą jest: natura stosunku prawnego, ustawa i zasady współżycia społecznego. Z kolei jednym z ograniczeń ustawowych dla wspomnianej zasady jest wynikająca *a contrario* z art. 138 ustawy z dnia 20 maja 2017 r.

Kodeks wykroczeń<sup>1</sup> zasada, zgodnie z którą przedsiębiorca nie może odmówić świadczenia usługi osobie, która pozostaje w gotowości do uiszczenia za nią wynagrodzenia. Przez odmawianie świadczenia usługi można rozumieć nie tylko sytuacje, w których podmiot zobowiązany wprost odmawia jej świadczenia, ale też wprowadzenie konsumenta w błąd, np. poinformowanie go, że zakład usługowy nie świadczy interesującej go usługi, mimo że jest inaczej<sup>2</sup>. Obowiązek świadczenia definiuje się natomiast jako *"pozostawanie do dyspozycji każdego, kto żąda świadczenia za przewidzianą zapłatą"*. **W ocenie Fundacji konfrontacja oficjalnych wypowiedzi Spółki i pisma z dnia 30 maja 2019 r. wskazuje, że podana Fundacji przyczyną odmowy odpłatnego zapewnienia pociągów specjalnych na festiwal Pol'and'Rock jest nieprawdziwa, a w konsekwencji bezprawna, albowiem prowadzi do nieuzasadnionej odmowy świadczenia usług.**

Z racji, iż w latach ubiegłych ze specjalnego taboru Spółki korzystało średnio ok. 100 tys. uczestników festiwalu, nieuzasadniona odmowa świadczenia usługi może skutkować powstaniem odpowiedzialności odszkodowawczej Spółki, której zakres w chwili obecnej pozostaje trudny do oszacowania.

Ponadto pragnę zauważyć, że publikując oficjalny komunikat w w/w sprawie, Spółka podniosła również brak rentowności usługi polegającej na zapewnieniu dojazdu uczestnikom festiwalu, w szczególności z uwagi na konieczność dokonywania kosztownych remontów zniszczonego taboru (o czym Spółka nie wspomniała w piśmie z dnia 30 maja 2019 r.). W odpowiedzi na powyższe można zauważyć, że w toku dotychczasowej i kilkunastoletniej współpracy przy organizacji festiwalu w Kostrzynie nad Odrą, Spółka nigdy nie informowała Fundacji o zniszczeniach taboru, a przede wszystkim – nigdy nie oceniała inicjatywy organizacji pociągów dla uczestników festiwalu jako nierentownej, czego najlepszy dowodem jest brak kierowania pod adresem Fundacji jakichkolwiek roszczeń związanych z uszkodzeniem taboru oraz wieloletnie kontynuowanie współpracy z Fundacją. Tym samym również ten argument nie może być uznany za przekonujący, albowiem implikuje działanie przez Zarząd na szkodę Spółki w latach ubiegłych, czemu przeczy dodatni wynik finansowy Spółki. W szczególności, iż z publicznych wypowiedzi Pana Tomasza Pasikowskiego – byłego prezesa Przewozów Regionalnych<sup>3</sup> – wynika jednoznacznie, że Spółka zarabiała na uruchamianiu pociągów musicRegio na przystanek Woodstock, a ponadto przypadki dewastacji były sporadyczne i nie przekraczały zniszczeń typowych dla pociągów kursujących według normalnego rozkładu. Z tego też względu kwota 3 mln zł, która zdaniem Spółki miała zostać wydatkowana w celu przeprowadzenia remontu pociągów musicRegio wydaje się być mało prawdopodobna, skoro jak wynika z przywołanej powyżej wypowiedzi, dotychczasowe remonty zamykały się w kwocie 30 tys. zł.

---

<sup>1</sup> [art. 138] *Kto, zajmując się zawodowo świadczeniem usług, żąda i pobiera za świadczenie zapłatę wyższą od obowiązującej albo umyślnie bez uzasadnionej przyczyny odmawia świadczenia, do którego jest obowiązany, podlega karze grzywny.*

<sup>2</sup> Michalska-Warias Aneta. Art. 138. W: Kodeks wykroczeń. Komentarz, wyd. V. Wolters Kluwer, 2015.

<sup>3</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/byly-prezes-przewozow-regionalnych-zarabialismy-na-pociagach-na-przystanek-woodstock-92168.html>

Na zakończenie pragnę zwrócić uwagę, iż według ostrożnych szacunków, w festiwalu bierze udział od 250 tys. do 800 tys. osób, z których praktycznie każda liczy na możliwość skorzystania z usług Spółki, w postaci podstawienia pociągów specjalnych. W ocenie Fundacji wycofanie się przez Spółkę z tej inicjatywy może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego oraz do znacznego obniżenia poziomu bezpieczeństwa podróżnych. **Jest to okoliczność, którą Spółka powinna mieć szczególnie na uwadze, albowiem zgodnie z art. 14b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U.2019.710) o transporcie kolejowym zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w tym w zakresie wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu.** Za naruszenie wskazanego obowiązku grozi sankcja administracyjna w postaci kary pieniężnej, nakładanej przez Prezesa Transportu Kolejowego na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 7 lit c) w/w ustawy, w wysokości do 2% rocznego przychodu osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym. W ocenie Fundacji odmowna decyzja Spółki może doprowadzić do naruszenia wskazanego w art. 14b powyżej zakazu.

**W związku z powyższym wnoszę o ponowne rozważenie możliwości zorganizowania specjalnych pociągów dla uczestników festiwalu i powrót do dotychczasowej praktyki i owocnej współpracy z Fundacją.**

Niniejsze pismo wysyłano do wiadomości Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. (większościowego udziałowca Spółki) i do Prezesa Rady Ministrów (za pośrednictwem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów), jako do organu, który zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U.2018.1182) wykonuje prawa z akcji należących do Skarbu Państwa, w tym akcji Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. oraz sprawuje nadzór nad Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Przedstawienie niniejszego pisma do wiadomości Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest uzasadnione art. 10 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zgodnie z którym do jego zadań należy dbanie o bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz jego uprawnieniem do nakładania kar pieniężnych za stosowanie praktyk naruszających interesy pasażerów. Udział w niniejszej sprawie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji jest podyktowany z kolei tym, iż odmowna decyzja Spółki może mieć wpływ na porządek publiczny.

  
Jacek Dubois  
advokat

**Załączniki:**

1. Pełnomocnictwo.
2. Odpis z KRS dla Fundacji.
3. Pismo z dnia 30 maja 2019 r. (PBH4-831-126-2019).
4. Wydruk informacji na temat taboru Spółki.
5. Wywiad z Tomaszem Pasikowskim.