



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Delegatura w Krakowie

RKR-411-5/10/PP-44/11

Kraków, dnia 17 listopada 2011 r.

DECYZJA NR RKR - 46/2011

Stosownie do art. 33 ust. 6 *ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.) i § 4 ust. 1 *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów* (Dz.U. Nr 107, poz. 887)

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów -
po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego:

I.

Na podstawie art. 11 ust. 2 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* **uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję** i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 *ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, działania Miasta Stalowa Wola polegające na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola, poprzez bezpośrednie narzucanie przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób nieuczciwych opłat z tytułu uczestnictwa w kosztach utrzymania porządku i czystości na przystankach autobusowych, w wysokości pozostającej bez związku z intensywnością korzystania z przystanków,

oraz **stwierdza się jej zaniechanie** z dniem 1 marca 2011 r.

II.

Na podstawie art. 11 ust. 2 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* **uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję** i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 *ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, działania Miasta Stalowa Wola będące przejawem nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola, polegającego na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, poprzez wprowadzenie do stosowania postanowienia uprawniającego Miasto Stalowa Wola do odmowy wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych w przypadku, gdy projektowana linia komunikacyjna innego przewoźnika stanowi zagrożenie dla istniejących linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miasto Stalowa Wola,

oraz **stwierdza się jej zaniechanie** z dniem 16 sierpnia 2011 r.

III.

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* nakłada się na Miasto Stalowa Wola **karę pieniężną:**

- 1) w wysokości 26 821,00 zł (słownie: dwadzieścia sześć tysięcy osiemset dwadzieścia jeden złotych 00/100) z tytułu naruszenia *ustawy* o którym mowa w pkt I. niniejszej decyzji,
- 2) w wysokości 78 853,00 zł (słownie: siedemdziesiąt osiem tysięcy osiemset pięćdziesiąt trzy złote 00/100) z tytułu naruszenia *ustawy* o którym mowa w pkt II. niniejszej decyzji, płatną do budżetu Państwa.

IV.

Na podstawie art. 77 ust. 1 w związku z art. 80 *ustawy o ochronie konkurencji konsumentów* **obciąża się Miasto Stalowa Wola kosztami niniejszego postępowania** w wysokości 92,00 zł (słownie: dziewięćdziesiąt dwa złote 00/100) oraz zobowiązuje się do ich zwrotu Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

UZASADNIENIE

Na skutek zawiadomienia złożonego przez jednego z przewoźników Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - Delegatura w Krakowie (zwany dalej: „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”) przeprowadził postępowanie wyjaśniające mające na celu wstępne ustalenie, czy zasady działania Miasta Stalowa Wola (zwanego dalej „Miastem”) w zakresie udostępniania przewoźnikom przystanków komunikacji miejskiej znajdujących się na jego terenie naruszają przepisy *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*.

W świetle ustaleń dokonanych w toku postępowania wyjaśniającego organ antymonopolowy uznał za prawdopodobne, że działania Miasta stanowią przejaw stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, w związku z czym postanowieniem nr RKR-169/2010 wszczął w dniu 5 października 2010 r. postępowanie antymonopolowe pod zarzutem nadużywania przez Miasto pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola, poprzez:

- bezpośrednio narzucanie przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób nieuczciwych opłat z tytułu uczestnictwa w kosztach utrzymania porządku i czystości na przystankach autobusowych, w wysokości pozostającej bez związku z intensywnością korzystania z przystanków.

Ustalenia dokonane w toku postępowania antymonopolowego nasunęły przypuszczenie, że nadużywanie pozycji dominującej przez Miasto na lokalnym rynku udostępniania przystanków autobusowych może przejawiać się również w formie odrębnej praktyki, polegającej na odmowie wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych ze względu na zagrożenie ze strony innego przewoźnika dla istniejących miejskich linii komunikacyjnych. W związku z tym w dniu 8 listopada 2010 r. postanowieniem nr RKR-197/2010 organ antymonopolowy rozszerzył postępowanie **[dowód: tom III, k. nr 399-401]** o dodatkowy zarzut nadużywania przez Miasto Stalowa Wola pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola, poprzez:

- odmowę wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych w przypadku, gdy projektowana linia komunikacyjna innego przewoźnika stanowi zagrożenie dla istniejących linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miasto.

Postanowieniem nr RKR-170/2010 w dniu 8 listopada 2010 r. zaliczono w poczet dowodów **[dowód: tom III, k. nr 371]** całość akt postępowania wyjaśniającego o sygnaturze zn. RKR-400-12/10/PP, przeprowadzonego w okresie od dnia 16 kwietnia 2010 r. do dnia 4 października 2010 r, mającego na celu wstępne ustalenie, czy zasady działania Miasta Stalowa Wola w zakresie udostępniania przewoźnikom przystanków komunikacji miejskiej znajdujących się na terenie Miasta Stalowa Wola naruszają przepisy ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów wraz z zawiadomieniem o podejrzeniu stosowania praktyk ograniczających konkurencję znak RKR-412-8/10/KKM. Postanowieniem nr RKR-201/2010 w dniu 29 listopada 2010 r. zaliczono natomiast w poczet dowodów **[dowód:**

tom III, k. nr 414] w niniejszym postępowaniu dokumenty stanowiące wydruki rozkładów odjazdów autobusów Zakładu Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli z przystanków położonych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej oraz z dworca autobusowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A, opublikowane na stronach internetowych tych przewoźników. Dokumenty uzyskane w toku postępowania wyjaśniającego stanowią tom I (karty nr od 1 do 163) oraz tom II (karty nr od 164 do 368), natomiast dokumenty uzyskane w toku postępowania antymonopolowego stanowią tom III (karty nr od 369 do 571) akt sprawy zakończonej niniejszą decyzją.

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania strona nie ustosunkowała się do zarzutu sformułowanego w pkt I. sentencji niniejszej decyzji, natomiast, składając wyjaśnienia w toku postępowania wyjaśniającego oraz antymonopolowego, strona podnosiła argumenty stanowiące głównie zarzuty wobec działalności innego przewoźnika - Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A (dalej: „PKS”), w świetle których przewoźnik ten:

- realizuje przewozy w sposób zbliżony do komunikacji miejskiej, ale tylko w dni robocze, w godzinach szczytowego nasilenia zapotrzebowania na przewozy, a jego linie pokrywają się z siecią komunikacji miejskiej,
- otrzymuje refundację udzielanych ulg choć w ocenie Miasta jego przewozy mają charakter wahadłowy lub przewozów specjalnych, a nie przewozów regularnych w związku z czym refundacja jest nienależna,
- prowadzenie działalności przewozowej w komunikacji miejskiej nie zostało PKS-owi zlecone w drodze umowy (przez Miasto), podczas gdy zaspokojenie potrzeb w zakresie publicznego transportu lokalnego należy do zadań własny gminy,
- otwiera kolejne linie komunikacyjne na terenie Stalowej Woli a likwiduje połączenia międzymiastowe,
- realizuje odjazdy z nieznacznym wyprzedzeniem godzin odjazdu wynikających z zatwierdzonych rozkładów jazdy pojazdów miejskiego przewoźnika, nie podając do wiadomości własnych rozkładów jazdy,
- wykazuje zaniżone ilości przystanków, z których korzysta na terenie Stalowej Woli, a także określa je w sposób utrudniający identyfikację, co uniemożliwia uzgodnienie zasad korzystania z przystanków, przez co unika ponoszenia przypadających na niego kosztów utrzymania ich w czystości,
- dopuszcza się w świetle powyższego stosowania czynów nieuczciwej konkurencji.

Strona nie odniosła się również bezpośrednio do zarzutu sformułowanego w pkt II. niniejszej decyzji, podniosła natomiast argumenty stanowiące zarzuty wobec działalności PKS, w świetle których:

- przewoźnik ten również odmawia udostępnienia niektórym przewoźnikom korzystania z dworca autobusowego będącego w jego władaniu,
- usługi przewozowe na terenie Stalowej Woli, należą do zadań własnych gminy i potrzeby mieszkańców Stalowej Woli oraz gmin ościennych są zaspokajane przez komunikację miejską, natomiast zadaniem PKS jest wykonywanie regularnych przewozów międzymiastowych.

W toku postępowania antymonopolowego oraz poprzedzającego je postępowania wyjaśniającego organ antymonopolowy ustalił, co następuje.

Zadania z zakresu utrzymania w czystości i porządku przystanków autobusowych położonych przy drogach publicznych na terenie Stalowej Woli realizowane są przez Zakład

Miejskiej Komunikacji Samochodowej (dalej „ZMKS”) - miejską jednostkę organizacyjną, nie posiadającą osobowości prawnej, powołaną na mocy uchwały nr XXVI/221/92 Rady Miejskiej w Stalowej Woli z dn. 28 października 1992 r, działającą w formie zakładu budżetowego. **[dowód: tom I, k. nr 124-127]**

Miasto powierzyło ZMKS uzgadnianie z przewoźnikami zasad korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie Stalowej Woli. **[dowód: k. nr 69]**

Na terenie Stalowej Woli - na dzień 1 stycznia 2011 r. - znajdowało się 151 przystanków autobusowych, w tym:

- 53,0 % - to jest 80 przystanków - położone przy drogach kategorii gminnej,
- 19,2 % - to jest 29 przystanków - położone przy drogach kategorii powiatowej,
- 8,6 % - to jest 13 przystanków - położone przy drogach kategorii wojewódzkiej,
- 11,9 % - to jest 18 przystanków - położone przy drogach kategorii krajowej,
- 1,3 % - to jest 2 przystanki - położone na terenie obiektu handlowego Tesco,
- 6,0 % - to jest 9 przystanków - stanowiska położone na terenie dworca PKS.

Wszystkie spośród wyżej wymienionych przystanków, oprócz stanowisk zlokalizowanych na terenie dworca PKS i obiektu Tesco, utrzymywane były w czystości i porządku przez ZMKS, który także zapewniał wykonywanie napraw i mycia znajdujących się na nich wiat i innych urządzeń przystankowych, stanowiących własność Miasta we władaniu ZMKS **[dowód: tom I, k. nr 122, 140-149]**. Miasto ponadto zlecało przedsiębiorcom wyłanianym w drodze przetargów zadania z zakresu utrzymania zieleni miejskiej oraz oczyszczania ulic chodników, w ramach których dokonywane było m.in. opróżnianie koszy na śmieci znajdujących się na przystankach autobusowych **[dowód: tom II, k. nr 247]**. Wykaz przystanków utrzymywanych w czystości i porządku przez ZMKS stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Miasto Stalowa Wola nie jest miastem na prawach powiatu, jak również nie zawierało z zarządcami dróg innej kategorii niż gminna porozumień w sprawie przejęcia zarządzania tymi drogami, stosownie do art. 19 ust. 4 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115, ze zm.), niemniej wyposażało i utrzymywało w czystości i porządku zlokalizowane przy nich przystanki autobusowe, z uwagi na zadania gminy nałożone *ustawą z dnia 13 września 1996 r. ustawą o porządku i czystości w gminach* (t.j. Dz. U. z 2005 r. nr 236, poz. 2008, ze zm.).

Z powyższych względów Miasto uznawało się także za podmiot właściwy do uzgadniania zasad korzystania przez przewoźników z tych przystanków, w rozumieniu art. 22 ust. 1 pkt 3 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), jako „zarządca” przystanków w rozumieniu tego przepisu **[dowód: tom II k. nr 246-247, tom III k. nr 375]**. Potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków dokonywane było w formie „umowy o korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej”, zawieranej przez ZMKS z zainteresowanymi przewoźnikami **[dowód: tom II, k. nr 249-296]**. Umowy te, zawierane od 2000 roku **[dowód: tom II, k. nr 294-295]**, określały wysokość opłat ponoszonych przez przewoźników z tytułu uczestnictwa w kosztach utrzymania w czystości i porządku przystanków autobusowych. Stanowiły one jedyny dokument potwierdzający uzgodnienie przez przewoźników zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez ZMKS **[dowód: tom III, k. nr 376]**. Niektórzy przewoźnicy kwestionowali właściwość Miasta co do uzgadniania, w rozumieniu art. 22 ust. 1 pkt 3 *ustawy o transporcie drogowym*, zasad korzystania z przystanków zlokalizowanych przy drogach innej, niż gminna, kategorii i uzyskiwali uzgodnienia zasad korzystania z tych przystanków od zarządców tych dróg

[dowód: tom I, k. nr 86]. W rozumieniu *ustawy o drogach publicznych* zarządcami dróg kategorii: powiatowej, wojewódzkiej i krajowej są - w niniejszej sprawie - odpowiednio: Zarząd Powiatu Stalowowolskiego (wykonujący te zadania poprzez Zarząd Dróg Powiatowych w Stalowej Woli), Zarząd Województwa Podkarpackiego (wykonujący swoje zadania poprzez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie) i Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, (wykonujący swoje zadania poprzez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Rzeszowie). Zgodnie z tą *ustawą* (art. 2a) drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie i powiatowe stanowią własność właściwego samorządu odpowiednio województwa i powiatu. Zgodnie z definicją zawartą w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz. U. z 2005 r nr 108, poz. 908, ze zm.) przez przystanek rozumie się „miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi”. Wobec powyższego jednostki organizacyjne zarządzające drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi dokonywały uzgodnienia zasad korzystania przez przewoźników z przystanków autobusowych zlokalizowanych przy zarządzanych przez nie drogach. Dokonywane przez nich uzgodnienia nie obejmowały przy tym szczegółowych zasad współuczestniczenia przez przewoźnika w utrzymaniu w czystości tych przystanków, ograniczały się ono w tym zakresie do stwierdzenia takiego obowiązku ciążącego na przewoźniku. **[dowód: tom II, k. nr 192-194]** Potwierdzenie przez zarządcę drogi, innego niż Miasto, zasad korzystania z przystanku, leżącego przy drodze innej kategorii niż gminna, przedkładane przez przewoźników wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, było uznawane przez organy wydające zezwolenie jako spełnienie warunku formalnego wniosku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 3 *ustawy o transporcie drogowym* **[dowód: tom I, k. nr 77]**.

ustalenia dotyczące naruszenia, o którym mowa w pkt I decyzji

W dniu 8 lipca 2008 r. Dyrektor ZMKS wydał zarządzenie nr 20/2008 **[dowód: tom I, k. nr 152]** „w sprawie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola przez innych przewoźników”, w którym określona została wysokość opłaty za korzystanie przez przewoźników z przystanków zarządzanych przez ZMKS. Zawierało ono następujące postanowienia:

§ 1

Wprowadzam dla korzystających z przystanków przewoźników odpłatność w wysokości 25 zł + podatek VAT miesięcznie za jeden przystanek. Odpłatność związana jest z utrzymaniem czystości na przystanku.

§ 2

Powyższe wymaga podpisania stosownej umowy z przewoźnikiem, po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych.

§ 3

*Przewoźnik ubiegający się o korzystanie z przystanku powinien przedstawić zgodę odpowiedniego organu w zakresie organizacji ruchu na korzystanie z przystanku zgodnie z art. 10 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. nr 108, poz. 908, z późn. zm.).*

§ 4

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2008 roku. Jednocześnie traci moc poprzednie zarządzenie ustalające cenę za korzystanie z przystanków w wysokości 16,67 zł.

Na mocy powyższego zarządzenia ZMKS dokonał podwyżki o 50 % (z kwoty 16,67 zł do 25,00 zł za przystanek) opłat dotychczas uiszczanych przez przewoźników. Z przedłożonych przez ZMKS dokumentów wynika, że uprzednio podjął on próbę dokonania podwyżki opłat o 200 % (z kwoty 16,67 zł do 50,00 zł za przystanek), przesyłając przewoźnikom aneksy do obowiązujących umów i wystawiając faktury opiewające na należności z tytułu opłaty ustalone przy zastosowaniu stawki 50,00 zł. Skala podwyżki wywołała sprzeciw przewoźników. Jeden z przewoźników - PKS, poprosił o przedłożenie kalkulacji wysokości proponowanej opłaty, warunkując tym podpisanie aneksu **[dowód: tom II, k. nr 175]**. Dwóch innych skierowało pisemne wystąpienia do ZMKS w których oświadczają, że podwyżka o 200 % jest przez nich nie do przyjęcia, informując, że możliwa do przyjęcia byłaby przez nich podwyżka w wysokości do 50 %. **[dowód: tom II, k. nr 178-179]**. W ocenie ZMKS wystąpienia te dokumentują okoliczność, że wprowadzona zarządzeniem nr 20/2008 opłata została ustalona w wyniku negocjacji z przewoźnikami i zaakceptowana przez nich. **[dowód: tom II, k. nr 173]**. Po wejściu w życie tego zarządzenia przewoźnicy ostatecznie podpisali przedłożone im przez ZMKS aneksy do umów o korzystanie z przystanków, określające odpłatność z tego tytułu w wysokości 25,00 zł za jeden przystanek.

W następnym roku ZMKS wprowadził kolejną podwyżkę opłat za korzystanie z przystanków, poprzez wprowadzenie dodatkowego czynnika, od którego uzależniono była wysokość opłaty - ilości pojazdów korzystających z danego przystanku. Pomimo, że nominalna stawka opłaty nie uległa zmianie, jej faktyczna wysokość należna od przewoźnika mogła ulec zwielokrotnieniu, nawet kilkudziesięciokrotnemu - w zależności od ilości pojazdów przewoźnika wykonujących przewozy z wykorzystaniem przystanków zarządzanych przez ZMKS. Podwyżka ta została dokonana na mocy zarządzenia nr 38/2009 Dyrektora ZMKS z dnia 22 grudnia 2009 r. **[dowód: tom I, k. nr 153]**. Zarządzenie to zawierało m.in. następujące postanowienia:

§ 1

1. *Wprowadzam dla korzystających z przystanków przewoźników odpłatność od jednego środka transportowego w wysokości 25 zł + podatek VAT miesięcznie za jeden przystanek. Odpłatność związana jest z utrzymaniem czystości na przystanku.*
2. *Należność miesięczna za korzystanie z przystanku przez większą liczbę pojazdów korzystającego z przystanku jest wynikiem pomnożenia odpłatności za korzystanie z przystanku dla jednego środka transportowego przez liczbę środków transportowych*

§ 2

Powyższe wymaga podpisania stosownej umowy z przewoźnikiem, po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych.

§ 3

Przewoźnik ubiegający się o korzystanie z przystanku powinien przedstawić zgodę odpowiedniego organu w zakresie organizacji ruchu na korzystanie z przystanku zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym ((Dz. U. z 2005 r. nr 108, poz. 908, z późn. zm.)

§ 4

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 roku. Jednocześnie traci moc poprzednie zarządzenie (nr 20/2008) z dnia 8 lipca 2008 r.

Przed wprowadzeniem tej podwyżki ZMKS pismem z dnia 18 sierpnia 2009 r. wypowiedział PKS - swojemu głównemu konkurentowi na rynku lokalnych przewozów - umowy o korzystanie z przystanków przez PKS, z zachowaniem jednomiesięcznego okresu wypowiedzenia. Następnie, po wejściu w życie zarządzenia nr 38/2009, przy piśmie z dnia 8 stycznia 2010 r. ZMKS przedstawił PKS-owi propozycję zawarcia umowy o korzystanie z jednego przystanku: Rozwadów-Rynek, na nowych warunkach, wynikających z zarządzenia nr 38/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r. W załączonym projekcie umowy kwota opłaty została ustalona od każdego z 88 pojazdów wykorzystywanych przez PKS do wykonywania przewozów na liniach obejmujących ten przystanek, łącznie na kwotę 2 200 zł miesięcznie (za jeden przystanek) **[dowód: tom II, k. nr 223]**. PKS odmówił zawarcia takiej umowy, domagając się przedłożenia jej kalkulacji w powiązaniu z rzeczywistymi kosztami utrzymania przystanku w czystości. ZMKS odmówił przedłożenia kalkulacji, oceniając takie żądanie jako „bezpodstawne i stanowiące o braku woli uporządkowania zasad utrzymania czystości na przystankach”. **[dowód: tom II, k. nr 227]**. Ponieważ nie doszło do zawarcia umowy, w następstwie ZMKS pismem z dn. 9 lutego 2010 r. powiadomił Starostę Stalowowolskiego, jako organ wydający zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, o utracie przez PKS tytułu do korzystania z przystanków, wnioskując o wstrzymanie wydawania i przedłużania zezwoleń dla PKS na wykonywanie przewozów z ich wykorzystaniem **[dowód: tom I, k. nr 114-115]**. Pismem z dn. 16 lutego 2010 r. ZMKS zawiadomił natomiast Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego o nielegalnym korzystaniu przez PKS z przystanków na terenie Stalowej Woli i zawniósł o przeprowadzenie w tym zakresie kontroli **[dowód: tom I, k. nr 119]**.

W toku postępowania organ antymonopolowy wezwał Miasto do przedłożenia kalkulacji stawki opłaty wprowadzonej zarządzeniami nr 20/2008 oraz 38/2009:

- w świetle wyjaśnień z dnia 23 listopada 2010 r. stawka opłaty, wprowadzonej zarządzeniem nr 20/2008 z dnia 8 lipca 2008 r. w wysokości 25 zł, została skalkulowana na podstawie średnich miesięcznych kosztów utrzymania czystości przypadających na jeden przystanek oraz założonego współczynnika pokrycia tych kosztów przez ZMKS w wysokości 46,60 %. **[dowód: tom III, k. nr 442]**

W kalkulacji uwzględniono koszty:

- remontów wiat przystanków	- 42 045,92 zł
- mycia konstrukcji i szyb	- 18 334,68 zł
- opróżniania koszy na śmieci	- 13 204,80 zł
<i>razem</i>	<i>73 585,40 zł</i>

Łączny koszt w wysokości 73 585,40 zł podzielono następnie przez liczbę wiat przystankowych - 131 oraz przez liczbę miesięcy w roku - 12, otrzymując miesięczny koszt utrzymania jednej wiaty przystankowej w wysokości 46,81 zł. W kalkulacji tej przyjęto, że „kwotę 46,81 zł - koszt miesięczny utrzymania wiaty przystankowej w 46,60 % pokrywa ZMKS w Stalowej Woli. Założono, że 53,40 % tej wartości, co stanowi kwotę 25,00 zł, będzie stawką opłaty dla korzystających z wiat przystankowych przewoźników”.

- w świetle wyjaśnień z dnia 15 października 2010 r. stawka opłaty, wprowadzonej zarządzeniem nr 38/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r. w wysokości 25 zł, została skalkulowana na podstawie kosztów utrzymania przystanków w czystości **[dowód: tom III, k. nr 376]**.

W kalkulacji uwzględniono koszty:

- remontów wiat przystanków	- 12 015,90 zł
- mycia konstrukcji i szyb	- 21 610,68 zł
- opróżniania koszy na śmieci	- 17 472,00 zł
<i>razem</i>	<i>51 098,58 zł</i>

Łączny koszt w wysokości 51 098,58 zł podzielono następnie przez liczbę wiat przystankowych - 148 oraz przez liczbę miesięcy w roku - 12, otrzymując miesięczny koszt utrzymania jednej wiaty przystankowej w wysokości 28,77 zł. W kalkulacji przyjęto, że „kwotę 28,77 zł - koszt miesięczny utrzymania wiaty przystankowej w 13,10 % pokrywa ZMKS w Stalowej Woli. Założono, że 86,90 % tej wartości, co stanowi kwotę 25,00 zł, będzie stawką opłaty dla korzystających z wiat przystankowych przewoźników”.

Z przystanków komunikacyjnych utrzymywanych w czystości przez ZMKS korzystało w latach 2009-2010 dwudziestu dwóch przewoźników (tab. 1).

tab. 1. Ilość zatrzymań wykonanych przez pojazdy poszczególnych przewoźników przy przystankach utrzymywanych w czystości i porządku przez ZMKS. [dowód: tom III, k. nr 530-534, 571].

lp.	przewoźnik	ilość zatrzymań	
		2009	2010
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1.	Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli	1 401 203	1 454 243
2.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli	475 856	526 274
3.	<i>Biuro Transportowe „Lech”, L. Masztalerz</i>	-	-
4.	Przewóz Osób, S. Gręda	4 380	4 380
5.	Firma Transportowa JOTKA, J. Kaczmarska	6 570	6 570
6.	Top-Trans, M. Toporowski	4 332	4 332
7.	Firma Przewozowa „Joanna”, B. Szczęch	6 171	6 205
8.	Veolia Transport Bieszczady	365	120
9.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Z. Górka	4 842	4 914
10.	Usługi Przewozowe, E. Środek	-	1 718
11.	REMAX, Teresa Więclaw	742	1 484
12.	Firma Usługowo-Przewozowa INTERPALM, B. Brzeżański	325	976
13.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju	484	2 904
14.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu	298	2 347
15.	Przedsiębiorstwo Transportu Osobowego „Dromader”	-	1 413
16.	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochod. w Warszawie	-	360
17.	Niżański Transport Samochodowy sp. z o.o. z siedzibą w Nisku	14 432	14 432
18.	Firma Handlowo Usługowa „MAX”, M. Tarłowska	1 747	1 747
19.	POLTRANS, Krajowy Przewóz Osób, P. Więclaw	-	740
20.	TRANS HANS, P. Borowski	-	736
21.	EKSPRES BUS, J. Skupiński, T. Miś	-	268
22.	Biuro Transportowe JUMBO, K. Kur	-	504

Dane dotyczące ilości zatrzymań przewoźnika wskazanego w pozycji nr 3 tab. nr 1 - nie zostały przedłożone, przewoźnik rozwiązał umowę w lutym 2011 r. Dane te nie są niezbędne do oceny charakteru opłat z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków autobusowych, przewoźnik ten zostanie pominięty w analizie charakteru tych opłat.

tab. 2. Opłaty pobrane przez ZMKS w latach 2009-2010 od poszczególnych przewoźników z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania w czystości i porządku wykorzystywanych przez nich przystanków. [dowód: tom III, k. nr 530-534, 571]

lp.	przewoźnik	opłaty wnoszone na rzecz ZMKS (zł)		
		2009	2010	
<i>1</i>		<i>2</i>	<i>3</i>	
1.	Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli	nie wnosił	nie wnosił	
2.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli ¹	a) opłaty rzeczywiście wniesione	3 375,00	0,00
		b) opłaty należne zgodnie z zarządzeniami ZMKS	18 600,00	401 400,00
3.	Biuro Transportowe „Lech”, L. Masztalerz	2 100,00	2 100,00	
4.	Przewóz Osób, S. Gręda	1 200,00	1 200,00	
5.	Firma Transportowa JOTKA, J. Kaczmarska	1 800,00	1 800,00	
6.	Top-Trans, M. Toporowski	1 200,00	1 200,00	
7.	Firma Przewozowa „Joanna”, B. Szczęch	1 500,00	1 500,00	
8.	Veolia Transport Bieszczady	300,00	100,00	
9.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Z. Górka	900,00	1 600,00	
10.	Usługi Przewozowe, E. Środek	300,00	300,00	
11.	REMAX, Teresa Więclaw	350,00	600,00	
12.	Firma Usługowo-Przewozowa INTERPALM, B. Brzeżański	200,00	600,00	
13.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju	250,00	1 500,00	
14.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu	122,49	1 150,00	
15.	Przedsiębiorstwo Transportu Osobowego „Dromader”	-	1 100,00	
16.	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochod. w Warszawie	-	250,00	
17.	Niżański Transport Samochodowy	1 500,00	1 500,00	
18.	Firma Handlowo Usługowa „MAX”, M. Tarłowska	400,00	400,00	
19.	POLTRANS, Krajowy Przewóz Osób, P. Więclaw	-	475,80	
20.	TRANS HANS, P. Borowski-	-	159,60	
21.	EKSPRES BUS, J. Skupiński, T. Miś	-	150,00	
22.	Biuro Transportowe JUMBO, K. Kur	-	50,00	
23.	Razem opłaty wniesione (suma poz. 2a-22, z wyłączeniem 2b)	15 497,49	17 735,40	
24.	Razem opłaty należne zgodnie z zarz. ZMKS (suma poz. 2b-22)	30 722,49	419 135,40	

¹ ze względu na zaistniały spór pomiędzy ZMKS i PKS oraz rozwiązanie umów o korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej, na potrzeby oceny charakteru opłat wzięto również pod uwagę szacunkową wysokość opłat które zostałyby pobrane od PKS na zasadach określonych przez ZMKS w zarządzeniach nr: 20/2008 i 38/2009.

Faktycznie poniesione przez ZMKS oraz Miasto koszty utrzymania w czystości i porządku przystanków oraz koszty ich remontów w latach 2009-2010 zostały natomiast zestawione w tabeli nr 3.

tab. 3. Koszty utrzymania w czystości i porządku przystanków autobusowych zarządzanych przez ZMKS w latach 2009 - 2010, z wyłączeniem kosztów remontów. **[dowód: tom I, k. nr 155, tom III, k. nr 376, 539]**

lp.	poz.	2009	2010
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1.	mycie konstrukcji i szyb	21 610,68 zł	20 903,38 zł
2.	opróżnianie koszy na śmieci	17 472,00 zł	17 472,00 zł
3.	Razem (suma poz. 1 i 2)	39 082,68 zł	38 375,38 zł

ustalenia dotyczące naruszenia, o którym mowa w pkt II. decyzji

Powołane uprzednio zarządzenie nr 38/2009 Dyrektora MZKS z dn. 22 grudnia 2009 r. zawierało ponadto postanowienie (§ 2), o brzmieniu:

- *Powyższe (ustalenie odpłatności z tytułu partycypacji przewoźnik w kosztach utrzymania przystanków w czystości) wymaga podpisania stosownej umowy z przewoźnikiem, po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych.*

Postanowienie o takiej samej treści zawarte było również w poprzednim zarządzeniu nr 20/2008 w sprawie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola przez innych przewoźników z dn. 20 lipca 2008 r. **[dowód: tom I, k. nr 152, 153].**

W toku postępowania ustalono, że miał miejsce przypadek, w którym Miasto odmówiło wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych przez przewoźnika zamierzającego wykonywać przewozy regularne na linii komunikacyjnej, z wykorzystaniem przystanków położonych na terenie Stalowej Woli, zarządzanych przez ZMKS. **[dowód: tom III, k. nr 375-376].** Wnioskiem z dnia 26 maja 2010 r. przewoźnik działający pod firmą „Ekspres Bus” Skupiński Jarosław, Miś Tadeusz, wystąpił do ZMKS o wyrażenie zgody na korzystanie z sześciu wskazanych we wniosku przystanków, dołączając rozkład jazdy oraz oświadczenie o liczbie pojazdów, którymi będzie wykonywał przewozy **[dowód: tom III, k. nr 378-381].** Pismem zn. 1612/06/2010 z dnia 10 czerwca 2010 r. ZMKS odmówił wyrażenia wnioskowanej zgody:

W odpowiedzi na pismo z dnia 26.05.2010 r. ZMKS po przeprowadzeniu analizy dołączonego do pisma rozkładu jazdy uwzględniającego przystanki na terenie Stalowej Woli oraz analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób na terenie miasta nie wyraża zgody na korzystanie z wspomnianych przystanków.

Planowana przez Pana linia komunikacyjna będzie stanowić zagrożenie dla już istniejących linii obsługiwanych przez pojazdy ZMKS i innych przewoźników.

Potrzeby transportowe osób korzystających z już istniejących linii komunikacyjnych w pełni są zaspakajane przez ww. przewoźników i nie ma potrzeby wprowadzania innych przewoźników.

W związku z tym, że wprowadzenie planowanej przez Pana linii komunikacyjnej byłoby zagrożeniem dla istniejących już linii stanowisko ZMKS jest jak powyżej i zgodne z art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a.

[dowód: tom III, k. nr 382-383]

Z wyjaśnień złożonych przez ZMKS w toku postępowania antymonopolowego przez ZMKS również wynika, że powodem odmowy udostępnienia przystanków było zagrożenie dla już istniejących linii obsługiwanych przez ZMKS i innych przewoźników. Planowana przez przewoźnika linia komunikacyjna pokrywała się na terenie Stalowej Woli na pewnych odcinkach z sześcioma liniami obsługiwanych przez pojazdy ZMKS (linii nr 1, 2, 4, 5, 10, 11) i liniami obsługiwanych przez trzech innych przewoźników. **[dowód: tom III, k. nr 376]**

ZMKS, jako dysponent przystanków, oceniał zagrożenie ze strony innych przewoźników z punktu widzenia skutków ekonomicznych dla działalności ZMKS, jako przewoźnika w komunikacji miejskiej. Takie rozumienie kryterium „zagrożenia” (a nie np. zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego) potwierdza również argumentacja stosowana przez ZMKS przy formułowaniu zarzutów odnośnie działalności konkurencyjnego przewoźnika. Na przykład, w piśmie z dn. 6 maja 2010 r. skierowanym do Prezydenta Miasta Stalowa Wola, udzielając wyjaśnień w związku z prowadzonym postępowaniem wyjaśniającym, ZMKS wyjaśnił że :

- „Regularny” przewóz osób realizowany przez PKS po liniach obsługiwanych przez ZMKS spowodował znaczący spadek przychodów na tych liniach i stanowi poważne zagrożenie dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych w dni robocze, co może doprowadzić do ich zamknięcia,

- Potrzeby podróżnych na usługi przewozowe na liniach pokrywających się z komunikacją miejską mogłyby być w zupełności zaspokojone przez komunikację miejską,

[dowód: tom I, k. nr 86]

W piśmie z 9 lutego 2010 r. skierowanym do Starostwa Powiatowego w Stalowej Woli, z wnioskiem o nie wydawanie nowych zezwoleń oraz nie przedłużanie dotychczasowych zezwoleń na wykonywanie przewozów pasażerskich przez PKS, ZMKS argumentowało w uzasadnieniu min. w następujący sposób:

- *działalność ta (...) powoduje niekorzystne skutki gospodarcze dla ZMKS, które szacowane są roczną utratą przychodów za realizację przewozów na poziomie nie mniejszym niż 500 000 zł, oraz z wyniku utraconych opłat za utrzymanie czystości na przystankach w wysokości kilkudziesięciu tysięcy złotych.*

[dowód: tom I, k. nr 115]

ustalenia dotyczące zaniechania praktyk, o których mowa w pkt I i II decyzji

W toku postępowania zakończonego niniejszą decyzją weszła w życie, w dniu 1 marca 2011 r. *ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 z dnia 7 stycznia 2011 r.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadziła szereg regulacji istotnie zmieniających uwarunkowania prawne prowadzenia działalności będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Istotne znaczenie mają regulacje zawarte w następujących przepisach tej ustawy:

- art. 15.

1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka

samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora

6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;

2. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

- art. 16.

1. W transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców mogą być pobierane opłaty.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż:

- 1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym;
- 2) 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu.

6. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 18 - w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

- art. 18.

Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Stosownie do delegacji zawartych w wyżej powołanych przepisach Miasto oraz ZMKS dokonały następujących czynności:

- w dniu 26 stycznia 2011 r. Dyrektor ZMKS wydał zarządzenie nr 3/2011 w sprawie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola przez innych przewoźników, zawierające następujące postanowienia: **[dowód: tom III, k. nr 488-489]**

§ 1

1. Wprowadzam dla korzystających z przystanków przewoźników odpłatność w wysokości 0,05 zł + podatek VAT za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym.

2. Odpłatność wymieniona w pkt 1. związana jest z utrzymaniem czystości na przystanku.

3. Należność miesięczna za korzystanie z jednego przystanku jest wynikiem pomnożenia odpłatności za jedno zatrzymanie przez ilość zatrzymań na danym przystanku.
4. Należność miesięczna za korzystanie z kilku przystanków stanowi sumę należności za poszczególne przystanki wyliczoną w sposób przedstawiony w pkt 33.

§ 2

Należność za korzystanie z przystanku będzie rozliczana w ciągu 14 dni po zakończeniu każdego miesiąca.

§ 3

Powyższe wymaga podpisania stosownej umowy z przewoźnikiem, po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych.

§ 4

Przewoźnik ubiegający się o korzystanie z przystanku powinien przedstawić zgodę odpowiedniego organu w zakresie organizacji ruchu na korzystanie z przystanku zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 nr 108, poz. 908, z późn. zm.)

§ 5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2011 r. roku i obowiązywać będzie do czasu podjęcia stosownej uchwały w tej sprawie wymaganej ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

§ 6

Jednocześnie traci moc poprzednie Zarządzenie nr 38/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r.

W dniu 30 czerwca 2011 r. Rada Miejska w Stalowej Woli podjęła uchwałę nr XII/171/11 w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, na terenie Gminy Stalowa Wola, udostępnianych dla operatorów i przewoźników, oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. **[dowód: tom III, k. nr 544-549]**

Uchwałą tą określone zostały przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Stalowa Wola, udostępnione dla operatorów i przewoźników. Wykaz przystanków, stanowiący załącznik do tej uchwały, zawiera 123 przystanki. Zgodnie z wyjaśnieniami Miasta, różnice pomiędzy wykazem przystanków zarządzanych przez ZMKS na dzień 1 stycznia 2011 r. a wykazem objętym tą uchwałą, są wynikiem wyłączenia niektórych przystanków po dokonaniu ich komisyjnego przeglądu - ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego, brak projektów stałej organizacji ruchu lub brak utwardzonego miejsca do wsiadania, oraz wyłączenia przystanków zlokalizowanych na prywatnych posesjach (Tesco) i przystanków położonych w miejscach, w których przewidziano w najbliższym okresie przebudowę drogi lub budowę zatok autobusowych. Miasto, po uzyskaniu stosownej dokumentacji i uzgodnień, w tym po zatwierdzeniu przez Starostę Stalowowolskiego projektu stałej organizacji ruchu dla wszystkich przewoźników, zamierza uzupełnić wykaz udostępnionych przystanków w drodze aneksu do uchwały **[dowód: tom III, k. nr 552-553]**. Uchwała ta nie zawiera dyskryminujących postanowień. W odniesieniu do wysokości stawek opłat za korzystanie z przystanków odsyła ona do odrębnej uchwały.

W dniu 30 czerwca 2011 r. Rada Miejska w Stalowej Woli podjęła również uchwałę nr XII/172/11 w sprawie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Stalowa

Wola, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze Gminy Stalowa Wola .
[dowód: tom III, k. nr 542-543]. Uchwała ta zawiera następujące postanowienia:

§ 1.

Korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Stalowa Wola zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze Gminy Stalowa Wola jest odpłatne.

§ 2.

- 1. Opłata pobierana jest miesięcznie za każde zatrzymanie środka transportu na przystanku.*
- 2. Ilość zatrzymań na przystanku ustalana jest na podstawie rozkładu jazdy stanowiącym załącznik do zezwolenia, zaświadczenia lub potwierdzenia zgłoszenia przewozów, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, oraz przepisach dotychczasowych regulujących krajowy regularny przewóz osób.*
- 3. Opłata miesięczna stanowi iloczyn ilości zatrzymań w ciągu miesiąca oraz stawki opłaty jednostkowej za zatrzymanie na przystanku określonej w § 3.*

§ 3.

Jednostkowa stawka opłaty za zatrzymanie na przystanku wynosi 0,05 zł za każde zatrzymanie na przystanku.

§ 4

Opłaty miesięczne płatne są do 14 dnia każdego miesiąca za poprzedni miesiąc na rachunek bankowy dochodów Gminy Stalowa Wola.

§ 5

Każda zmiana rozkładu jazdy związana ze zmianą ilości zatrzymań środków transportowych na przystankach wymaga powiadomienia Prezydenta Miasta Stalowa Wola celem aktualizacji wysokości opłaty miesięcznej.

§ 6

Stawki opłat określone w § 3 będą automatycznie waloryzowane od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa na zasadach określonych w art. 16 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5, poz.13).

Zarządzenie Dyrektora ZMKS nr 3/2011 z dn. 26 stycznia 2011 r. wprowadziło nowe stawki z tytułu korzystania z przystanków komunikacyjnych od dnia 1 marca 2011 r, natomiast zgodnie z § 2 pkt 9 lit. uchwały nr XII/171/2011 Rady Miejskiej z dnia 30 czerwca 2011 r. przedsiębiorca jest obowiązany do terminowego regulowania opłat wynikających z zawartej umowy na korzystanie z przystanków komunikacyjnych.

Z dniem 1 marca 2011 r. Miasto Stalowa Wola zaprzestało pobierania od przewoźników opłat z tytułu partycypacji na dotychczasowych zasadach w kosztach utrzymania przystanków komunikacyjnych w czystości i porządku. Zawieranie nowych umów z przewoźnikami w sprawie ponoszenia kosztów z tytułu korzystania z przystanków komunikacyjnych zostało przez Miasto wstrzymane do momentu uprawomocnienia się uchwał nr XII/171/11 i XII/172/11 Rady Miejskiej w Stalowej Woli z dnia 30 czerwca 2011 r. Do czasu zawarcia umów na nowych zasadach Miasto nie pobiera od przewoźników opłat z tytułu korzystania z przystanków **[dowód: tom III, k. nr 561]**. Od momentu wejścia w życie ww. uchwał Rady Miejskiej Miasto Stalowa zamierza rozpatrywać wnioski o udostępnienie zarządzanych przez nie przystanków na zasadach równych dla wszystkich przewoźników i operatorów. **[dowód: tom III, k. nr 553]**

Zgodnie z treścią ww. uchwał wchodzi one w życie 14 dni po ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego. Obydwie uchwały zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego nr 119 z dnia 1 sierpnia 2011 r, pod pozycjami, odpowiednio: 1819 i 1820, i weszły w życie z dniem 16 sierpnia 2011 r.

Pismem z dnia 29 września 2011 r. PKS poinformował organ antymonopolowy, że pomiędzy nim a ZMKS i Miastem Stalowa Wola nie istnieje już spór dotyczący zasad korzystania przez PKS z przystanków komunikacyjnych zarządzanych przez ZMKS. Zmiana okoliczności opisanych w skierowanym przez PKS do organu antymonopolowego zawiadomieniu o nadużywaniu przez Miasto pozycji dominującej nastąpiła w związku z wejściem w życie *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* oraz osiągnięciem pomiędzy stronami porozumieniem. **[dowód: tom III, k. nr 572]**

Pismem z dnia 24 października 2011 r. zawiadomiono stronę o zakończeniu zbierania materiału dowodowego oraz możliwości zapoznania się z nim. W dniu 4 listopada 2011 r. strona zapoznała się z aktami sprawy i odniosła się do zgromadzonego materiału dowodowego pismem z dnia 7 listopada 2011 r. **[dowód: tom III, k. nr 583-587]** W przedstawionym stanowisku strona zarzuciła nieprawdziwość informacji udzielanych przez PKS w korespondencji z organem antymonopolowym, organami wydającymi zezwolenia na wykonywanie przewozów oraz zarządcą przystanków komunikacyjnych, dotyczących ilości przystanków wykorzystywanych przez tego przewoźnika na terenie Stalowej Woli oraz charakteru wykonywanych przez niego przewozów. Wystąpienie to zawiera również powtórzenie zarzutów dotyczących sposobu prowadzenia działalności przewozowej przez PKS, przedstawiane przez stronę w odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu niniejszego postępowania oraz w jego toku.

Oceniając ustalony stan faktyczny organ antymonopolowy zważył, co następuje.

interes publiczny

Stosownie do art. 1 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, instrumenty w niej przewidziane winny być wykorzystywane dla podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów.

W orzecznictwie antymonopolowym utrwalił się pogląd, zgodnie z którym naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami prawa antymonopolowego dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie, gdy działania te wywołują na rynku inne niekorzystne zjawiska¹. W świetle zajmowanego przez sądy stanowiska „*interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest podjęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany co do swych wymagań. Organ administracji – Prezes Urzędu winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej – art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dotyczący ogółu a nie jednostki, czy też określonej grupy. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes prawny jednostki czy też grupy*”².

¹ por: wyroki Sądu Apelacyjnego w Warszawie oraz Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: z dn. 24 stycznia 1991 r., (sygn. akt XV Amr 8/90), z dn. 4 lipca 2001r, (sygn. akt XVII Ama 108/00) oraz z dn. 23 lutego 2002 r, (sygn. akt XVII Ama 133/2001).

² wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dn. 27 czerwca 2001 r, sygn. XVII Ama 92/00.

Jednocześnie należy mieć na uwadze – co potwierdził Sąd Najwyższy – że „*naruszenie indywidualnego interesu nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia publicznego zbiorowego interesu, jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych*”.³

Całościową interpretację pojęcia interesu publicznego przedstawił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 czerwca 2008 r.⁴. W wyroku tym podtrzymana została w pełni dotychczasowa linia orzecznictwa, zgodnie z którą naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce nie tylko wówczas gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów dotknięty został „szerszy krąg uczestników rynku”, ale także, gdy działania te wywołały na rynku inne niekorzystne zjawiska. Tym samym istnienie interesu publicznoprawnego należy oceniać przez pryzmat szerszego spojrzenia, uwzględniającego całość negatywnych skutków działań na określonym rynku. Ocena całości negatywnych skutków oznacza nie tylko brak zawężania jej do uszczerbku konkretnego przedsiębiorcy, kontrahenta dominanta rynkowego, ale wzięcie pod uwagę także pozostałych skutków, objawiających się np. poprzez zniekształcenie stosunków konkurencyjnych na danym rynku.

Zarzut postawiony w niniejszej sprawie dotyczy postępowania Miasta Stalowa Wola, jako przedsiębiorcy prowadzącego działalność w zakresie udostępniania przystanków autobusowych położonych w jego administracyjnych granicach. Skutkami praktyki, o której mowa w pkt I. niniejszej decyzji, dotknięci zostali bezpośrednio wszyscy przewoźnicy, którzy zawarli z Miastem umowy o korzystanie z przystanków. Skutkami praktyki o której mowa w pkt II. niniejszej decyzji został dotknięty bezpośrednio przedsiębiorca, któremu Miasto odmówiło uzgodnienia sposobu korzystania z przystanków, uniemożliwiając wykonywanie przewozów regularnych na linii komunikacyjnej obejmującej te przystanki.

Działania Miasta w zakresie udostępniania przystanków autobusowych, przejawiające się w formie praktyk określonych w pkt I. i pkt II. niniejszej decyzji, mogły potencjalnie dotyczyć także wszystkich przedsiębiorców zamierzających wykonywać publiczny przewóz osób na liniach komunikacyjnych przebiegających, w całości lub części, przez obszar Stalowej Woli. Praktyki te zostały wdrożone w szczególności poprzez akty kierownictwa wewnętrznego - zarządzenia Dyrektora ZMKS w sprawie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola przez innych przewoźników. Krąg przedsiębiorców, na których oddziaływały przyjęte tymi zarządzeniami zasady udostępniania przystanków, został określony w sposób generalny, obejmujący wszystkich przewoźników wykonujących, lub zamierzających wykonywać, przewozy regularne z wykorzystaniem przystanków autobusowych zarządzanych przez Miasto.

Tak szeroki krąg uczestników rynku dotkniętych skutkami praktyki pozwala stwierdzić, że postępowanie antymonopolowe w sprawie będącej przedmiotem niniejszej decyzji zostało wszczęte w interesie publicznym.

strona postępowania

Zakazy przewidziane w *ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów* odnoszą się wyłącznie do działań podejmowanych przez przedsiębiorców lub związki przedsiębiorców. Zgodnie z art. 4 pkt 1 lit. a tej *ustawy* pod pojęciem przedsiębiorcy rozumie się przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, a także osobę fizyczną,

³ wyrok Sądu Najwyższego z dn. 26 lutego 2004 r. (sygn. akt III SK 2/04).

⁴ wyrok Sądu Najwyższego z dn. 5 czerwca 2008 r. (sygn. akt III SK 40/07).

osobę prawną i jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, organizującą lub świadczącą usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej.

Do zadań własnych gminy, określonych w art. 7 ust. 1 pkt 2-4 *ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, m.in. w zakresie:

- gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego,
- utrzymania czystości i porządku,
- lokalnego transportu zbiorowego,

które wiążą się z zarządzaniem, utrzymaniem i udostępnianiem przystanków autobusowych. Natomiast, stosownie do art. 9 ust. 1 *ustawy o samorządzie gminnym*, w celu wykonywania tych zadań gmina może tworzyć jednostki organizacyjne.

Wyżej wymienione zadania Miasto Stalowa Wola realizuje przy pomocy miejskiej jednostki organizacyjnej, działającej w formie zakładu budżetowego (ZMKS).

Zarówno w orzecznictwie antymonopolowym, jak i doktrynie, zgodnie przyjmuje się, że ustawa antymonopolowa ma zastosowanie do działalności publicznej gminy w zakresie zaspokajania potrzeb wspólnoty, o których mowa w art. 7 ust. 1 *ustawy o samorządzie gminnym* - o ile działalność ta może być zakwalifikowana jako praktyka monopolistyczna. W konsekwencji należy przyjąć, że gmina – jako osoba prawna - posiada status przedsiębiorcy w rozumieniu *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, gdyż organizuje i świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej. Zakład budżetowy nie posiada zdolności sądowej, w związku z czym nie jest przedsiębiorcą w rozumieniu *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, natomiast legitymacja bierna w niniejszym postępowaniu przysługuje wyłącznie Miastu. Zważywszy przy tym, że ZMKS zawierając umowy oraz dokonując innych czynności prawnych, jako jednostka organizacyjna pozbawiona osobowości prawnej, działało w imieniu Miasta Stalowa Wola, wszelkie działania lub zaniechanie ZMKS jest tożsame, na gruncie rozważań niniejszej decyzji, z działaniem lub zaniechaniem Miasta.

rynek właściwy i pozycja rynkowa.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się zatem na określonym rynku właściwym. Stąd też dla poprawnej oceny zachowania Miasta w kontekście zastosowania zakazu zawartego w powołanym przepisie art. 9 ust. 1 *ustawy* konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie.

Stosownie do art. 4 pkt 9 *ustawy* przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

Od strony produktowej rynek właściwy w niniejszej sprawie stanowi usługa udostępniania przewoźnikom przystanków autobusowych na potrzeby wykonywania przewozów regularnych. Produkt ten nie posiada substytutów. Wsiadanie pasażerów do pojazdów komunikacji publicznej i wysiadanie z nich jest możliwe wyłącznie na wyznaczonych do tego przystankach.

Stosownie natomiast do odpowiednich przepisów *ustawy o transporcie drogowym*:

- wykonywanie przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia (art. 18 ust. 1),
- do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym dołącza się m innymi proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy, schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami, a także potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi (art.22 ust. 1 pkt 1-3).

W świetle powyższego wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym nie jest możliwe bez uprzedniego uzyskania przez przewoźnika od właściciela lub zarządcy przystanku uzgodnienia zasad korzystania z tego przystanku.

Od strony geograficznej rynek udostępniania przystanków autobusowych jest rynkiem lokalnym. Zarówno pasażerowie, zamierzający dokonać przejazdu na trasie mającej początek i/lub koniec na terenie Stalowej Woli, jak i przewoźnicy wykonujący publiczny przewóz osób na tej trasie, muszą w tym celu korzystać z przystanków znajdujących się na obszarze Stalowej Woli.

Wobec powyższego rynkiem właściwym produktowo i geograficznie w niniejszej sprawie jest rynek udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola.

Przystanki, rozumiane jako miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, znajdujące się na terenie Stalowej Woli, a zlokalizowane przy drogach kategorii gminnej, stanowią własność Miasta. W odniesieniu do tych przystanków Miasto posiada instrumenty realnego wpływu na przewoźników, umożliwiające określenie warunków uczestnictwa przez nich w kosztach utrzymania tych przystanków w czystości i porządku, poprzez ustalenie treści umowy o korzystanie z tych przystanków oraz zobowiązanie w tej umowie przewoźnika do uczestnictwa w tych kosztach w wysokości określonej zarządzeniem dyrektora ZMKS. Odmowa ze strony przewoźnika zawarcia takiej umowy, stanowiącej jedyne potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, uniemożliwia mu uzyskanie zezwolenia na wykonywanie przewozów z wykorzystaniem tych przystanków. 80 spośród 151 przystanków - to jest 53,0 % - znajdujących się na terenie Miasta Stalowa Wola, stanowią przystanki położone przy drogach kategorii gminnej. W świetle powyższego Miasto posiadało zatem możliwość samodzielnego i wyłącznego dysponowania 53,0 % przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenie Stalowej Woli w zakresie udostępniania ich przewoźnikom na potrzeby wykonywania regularnych przewozów pasażerskich. Odmowa akceptacji narzucanych przez Miasto warunków korzystania z tych przystanków skutkowałą brakiem możliwości uzyskania zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach obejmujących te przystanki - wniosek zainteresowanego przewoźnika, do którego nie dołączono potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanku nie spełnia wymogów formalnych wydania zezwolenia. W odniesieniu natomiast do przystanków utrzymywanych przez Miasto w czystości i porządku, a zlokalizowanych przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych, stanowiących odpowiednio: 11,9 %, 8,6 % i 19,2 % przystanków położonych na terenie Stalowej Woli Miasto, nie posiadało natomiast instrumentów pozwalających na skuteczne narzucenie warunków ich użytkowania, ze względu na możliwość uzyskania przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania przystanków z zarządcami tych dróg.

Stosownie do art. 4 pkt 9 *ustawy o ochronie konkurencji konsumentów* domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku właściwym

przekracza 40 %, przy czym przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów.

W świetle powyższego należy uznać, że Miasto Stalowa Wola posiadało, w okresie stosowania praktyk, o których mowa w pkt I. i II. niniejszej decyzji, pozycję dominującą na rynku udostępniania przystanków autobusowych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola.

nadużycie pozycji dominującej, o którym mowa w pkt I. decyzji.

Stosownie do art. 9 ust. 2 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* nadużywanie pozycji dominującej polega w szczególności na bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów.

Przesłanki powyższego przepisu wypełnia ten przedsiębiorca, który posiadając pozycję dominującą na rynku właściwym, co w odniesieniu do Miasta zostało wykazane, siłą tej pozycji narzuca innym przedsiębiorcom ceny nieuczciwe. Narzucanie warunków umów musi mieć charakter przymusowy, wymuszony przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą na rynku. Jego źródłem jest siła rynkowa przedsiębiorcy pozwalająca na jednostronne dyktowanie warunków umów kontrahentom. Narzucanie warunku umowy ma miejsce wówczas, gdy dominant wykorzystując posiadaną siłę rynkową i sytuację przymusową kontrahenta, wynikającą z braku rzeczywistych alternatyw na rynku, wymusza na nim określone zachowania.

W ocenie organu antymonopolowego warunki partycypowania przez przewoźników w kosztach utrzymania czystości i porządku przystanków autobusowych były im narzucane. Przesądza o tym w szczególności określenie stawki tej opłaty - w okresie stosowania praktyki w drodze jednostronnego aktu - w formie zarządzenia, normującego w sposób generalny jej wysokość w odniesieniu do wszystkich, również przyszłych, przewoźników, którzy byliby potencjalnie zainteresowani korzystaniem z przystanków utrzymywanych w czystości przez ZMKS. Każdy przewoźnik zamierzający rozpocząć wykonywanie przewozów z wykorzystaniem przystanków zarządzanych przez ZMKS w okresie obowiązywania zarządzeń wydanych przez Dyrektora ZMKS regulujących odpłatność z tego tytułu, mógł to uczynić tylko na warunkach określonych jednostronnie w tym zarządzeniu, które stanowiło podstawę ustalenia w umowie wysokości opłaty. O narzucaniu ustalanych przez ZMKS warunków korzystania z przystanków świadczy o tym również tryb podwyżki opłat zastosowany w okresie 2009/2010 r. wobec głównego konkurenta - PKS (patrz: ustalenia, strona 6 decyzji):

- jednostronne rozwiązanie przez ZMKS dotychczasowych umów o korzystanie z przystanków,
- jednostronne wprowadzenie - zarządzeniem Dyrektora ZMKS - nowej zasady, uzależniającej wysokość opłaty od ilości pojazdów przewoźnika korzystających z przystanków,
- przedłożenie przewoźnikowi propozycji zawarcia umów na nowych, mniej korzystnych warunkach, wynikających z ww. zarządzenia,
- wobec odmowy - zawiadomienie organu wydającego zezwolenie na wykonywanie przewozów oraz właściwego inspektoratu transportu drogowego o braku uzgodnienia przez przewoźnika zasad korzystania z przystanków.

ZMKS jako podmiot dysponujący przystankami komunikacyjnymi posiadał możliwość postawienia przewoźników w sytuacji przymusowej, co do przyjęcia ustalonych przez niego warunków ich udostępnienia, zarówno w odniesieniu do nowych przewoźników, jak i już korzystających z tych przystanków na podstawie zawartych umów. W przypadku braku akceptacji przez przewoźnika (w formie umowy lub aneksu do umowy) jednostronnie określonych (w formie zarządzenia) nowych warunków, ZMKS mógł rozwiązać z przewoźnikiem umowę o korzystanie z przystanków. W świetle sankcji administracyjnych przewidzianych przez przepisy regulujące zasady wykonywania przewozów regularnych powinno to uniemożliwić przewoźnikowi prowadzenie działalności z bezumownym wykorzystaniem tych przystanków. Okoliczności wprowadzania podwyżek opłat wskazują, że ZMKS wykorzystywał tą przewagę, posiadaną nad pozostałymi przewoźnikami.

Ustawa antymonopolowa nie wprowadza kryteriów, pozwalających na dokonanie oceny, czy dane warunki umowy, w tym cena, są uczciwe, czy też nie. Biorąc jednakże pod uwagę zadania organu antymonopolowego, ingerencja z jego strony w przypadku cen winna dotyczyć cen stosowanych ze szkodą dla konsumentów i kontrahentów przez przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą. Za taką cenę należy uznać cenę narzuconą przez przedsiębiorcę dominującego na rynku właściwym, która nie została oparta na zasadzie ekwiwalentności świadczeń. Stanowisko takie znajduje oparcie w orzecznictwie, w świetle którego narzucenie ceny nieuczciwej „może również wystąpić w postaci wprowadzenia jednolitego systemu ustalania cen dostawy nieuwzględniającego różnic kosztów dotyczących różnych odbiorców i naruszenia zasady ekwiwalentności świadczeń”.⁵ Nie ma w tym przypadku znaczenia, czy cena skalkulowana przez dominanta rynkowego jest nadmiernie wygórowana czy też nie. W świetle doktryny wystarczy że taka cena jest nieuczciwa, a za taką może być uznana także cena sprzeczna z obowiązującymi przepisami prawa. Ocena, czy dany warunek może być uznany za nieuczciwy, dokonywana być musi każdorazowo także na tle przepisów odrębnych regulujących dany rodzaj umowy⁶.

Do kwestii partycypacji przewoźników w kosztach utrzymania przystanków autobusowych w okresie stosowania praktyk będących przedmiotem niniejszej decyzji miały zastosowanie następujące regulacje:

- art. 22 ust. 1a *ustawy o transporcie drogowym*, zgodnie z którym „uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków”,
- art. 5 ust. 3 *ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach*, zgodnie z którym że „uprzątniecie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej”.

Z treści przytoczonych przepisów jednoznacznie wynika zawarta w nich reguła, zgodnie z którą, właściciel lub dysponent przystanków nie mógł, do czasu wejścia w życie *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, nakładać na przewoźników żadnych opłat wyłącznie z tego tytułu, że korzysta z jego przystanków. Wyjątek, w tym wypadku, stanowiła możliwość obciążenia przewoźnika ponoszonymi przez właściciela (dysponenta) przystanków kosztami ich utrzymania w czystości i porządku, do których zaliczyć należy koszty uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych.

⁵ wyroku Sadu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 21 kwietnia 2005 r. (sygn. akt. XVII Ama 109/04).

⁶ E. Modzelewska-Wąchal. Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - Komentarz, Twigger, Warszawa 2002, str.104.

Wykazywane przez Miasto w przedłożonych w toku niniejszego postępowania koszty remontów wiat przystanków, jako element kalkulacji opłaty, nie zostały zaliczone przez ustawodawcę do kosztów ponoszonych przez przewoźników korzystających z przystanków.

Wobec powyższego przedmiotem zarzutu wobec praktyki sformułowanej w pkt I niniejszej decyzji nie jest sam fakt domagania się przez Miasto Stalowa Wola opłat z tytułu uczestnictwa w kosztach utrzymania porządku i czystości na przystankach autobusowych od przewoźników wykorzystujących te przystanki na potrzeby prowadzonej przez nich działalności w zakresie przewozów regularnych osób. Przedmiotem zarzutu jest natomiast narzucanie przewoźnikom cen nieuczciwych, a za takie – w ocenie organu antymonopolowego należy uznać opłaty z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków, które zostały ustalone w wysokości pozostającej bez związku ze stopniem korzystania z przystanków przez poszczególnych kontrahentów, tj. przewoźników będących stronami umowy o korzystanie z przystanków autobusowych, udostępnianych im przez Miasto.

Opłata pobierana od poszczególnych przewoźników z tytułu ich współuczestnictwa w utrzymaniu w czystości i porządku wykorzystywanych przez nich przystanków powinna mieć związek zarówno z wysokością kosztów ponoszonych przez Miasto na realizację tego zadania, jak i ze stopniem, w jakim poszczególni przewoźnicy przyczyniają się do generowania tego kosztu. Obciążenie przewoźnika przypadającą na niego częścią kosztów utrzymania w czystości i porządku przystanków autobusowych powinno być zatem współmierne do stopnia intensywności korzystania przez niego tych obiektów. W przypadku przystanków autobusowych miernikiem korzystania z tych obiektów nie jest liczba pojazdów danego przewoźnika wykonujących przewozy na linii obejmującej dany przystanek, lecz liczba zatrzymań wszystkich pojazdów danego przewoźnika na danym przystanku. Takie kryterium rozdziału kosztów wskazuje regulacja przyjęta *rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79)*, zgodnie z którym (6 ust. 1) koszty zamieszczania informacji o obowiązujących rozkładach jazdy „powinny być ponoszone przez wszystkich przewoźników w wysokości proporcjonalnej do liczby zatrzymań środków transportowych tych przewoźników na przystankach lub powierzchni zajętej na informację.” Takie kryterium ustalania wysokości opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych zostało przyjęte również w aktualnie obowiązującej *ustawie o publicznym transporcie zbiorowym*.

W sprawie będącej przedmiotem niniejszej decyzji organ antymonopolowy uznał, że stawki opłat narzucane przez Miasto przewoźnikom z tytułu utrzymania w czystości i porządku udostępnianych im przystanków miały charakter nieuczciwy, ze względu na to, że ich wysokość nie była uzależniona od intensywności korzystania z przystanku, lecz wyłącznie od liczby pojazdów przewoźnika, którymi wykonuje on przewozy na liniach komunikacyjnych obejmujących dany przystanek. W takiej sytuacji przewoźnik, który wykonywał na linii obejmującej dany przystanek np. jeden kurs dziennie (i tym samym jedno zatrzymanie pojazdu na tym przystanku) był zobowiązany ponieść opłatę w takiej samej wysokości (25,00 złotych miesięcznie netto), jak przewoźnik wykonujący na linii obejmującej dany przystanek kilka kursów dziennie tym samym pojazdem.

Powyższą konkluzję, można wysnuć już z samej tylko konstrukcji opłaty. Potwierdza ją jednak również analiza danych rzeczywistych, mająca na celu ustalenie relacji pomiędzy wysokością opłat ponoszonych przez poszczególnych przewoźników z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków, a intensywnością korzystania przez nich z tych

przystanków. W tab. nr 4 zestawiono przeciętne koszty jednego zatrzymania przy przystanku zarządzanym przez ZMKS, ponoszone przez poszczególnych przewoźników - jako iloraz łącznej kwoty tytułu opłat uiszczonych w danym roku przez danego przewoźnika na rzecz ZMKS oraz łącznej ilości zatrzymań w tym roku pojazdów tego przewoźnika przy przystankach utrzymywanych w czystości porządku przez ZMKS - w latach odpowiednio 2009 i 2010.

tab. 4. Przeciętny koszt zatrzymania pojazdu ponoszony przez poszczególnych przewoźników w latach 2009-2010 [obliczenie na podst. tab. nr 1 i tab. nr 2]

lp.	przewoźnik	przeciętny koszt 1 zatrzymania (zł)	
		2009	2010
<i>1</i>		<i>2</i>	<i>3</i>
1.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli ¹	0,04 zł	0,76 zł
2.	Przewóz Osób, S. Gręda	0,27 zł	0,27 zł
3.	Firma Transportowa JOTKA, J. Kaczmarska	0,27 zł	0,27 zł
4.	Top-Trans, M. Toporowski	0,28 zł	0,28 zł
5.	Firma Przewozowa „Joanna”, B. Szczęch	0,24 zł	0,24 zł
6.	Veolia Transport Bieszczady	0,82 zł	0,83 zł
7.	Usługi Transportowe Przewóz Osób Z. Górka	0,19 zł	0,33 zł
8.	Usługi Przewozowe, E. Środek	-	0,17 zł
9.	REMAX, Teresa Więclaw	0,47 zł	0,40 zł
10.	Firma Usługowo-Przewozowa INTERPALM, B. Brzeżański	0,62 zł	0,61 zł
11.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju	0,52 zł	0,52 zł
12.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tarnobrzegu	0,41 zł	0,49 zł
13.	Przedsiębiorstwo Transportu Osobowego „Dromader”	-	0,78 zł
14.	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochod. w Warszawie	-	0,69 zł
15.	Niżański Transport Samochodowy	0,10 zł	0,10 zł
16.	Firma Handlowo Usługowa „MAX”, M. Tarłowska	0,23 zł	0,23 zł
17.	POLTRANS, Krajowy Przewóz Osób, P. Więclaw	-	0,64 zł
18.	TRANS HANS, P. Borowski	-	0,22 zł
19.	EKSPRES BUS, J. Skupiński, T. Miś	-	0,56 zł
20.	Biuro Transportowe JUMBO, K. Kur	-	0,10 zł
21.	minimalny jednostkowy koszt zatrzymania [min. poz. 1-20]	0,04 zł	0,10 zł
22.	maksymalny jednostkowy koszt zatrzymania [max. poz. 1-20]	0,82 zł	0,83 zł
23.	średni jednostkowy koszt zatrzymania [średnia poz. 1-20]	0,34 zł	0,43 zł
24.	średni jednostkowy koszt zatrzymania [poz. 1-20] ważony ilością zatrzymań poszczególnych przewoźników [tab. nr 1]	0,05 zł	0,72 zł

¹w odniesieniu do PKS w Stalowej Woli przyjęto do porównania koszty zatrzymania ustalone zgodnie z zasadami określonymi przez ZMKS - tab. nr 2, poz. 2b

Jednostkowy koszt zatrzymania ponoszony przez poszczególnych przewoźników kształtuje się w przedziale od 0,04 zł do 0,82 zł w roku 2009 oraz w przedziale od 0,10 zł do

0,83 zł w roku 2010. Oznacza to, że w skrajnych przypadkach niektórzy przewoźnicy ponosili około **dwudziestokrotnie** wyższy koszt zatrzymania niż inni. Skala zróżnicowania stopnia obciążenia przewoźników kosztami utrzymania przystanków w czystości i porządku jest jeszcze większa, w przypadku uwzględnienia również kosztów ponoszonych przez ZMKS, jako przewoźnika. ZMKS jako przewoźnik nie uiszczal w formie pieniężnej opłat z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków (gdyż byłyby to płatności na rzecz tego samego podmiotu - na rzecz ZMKS, jako podmiotu udostępniającego przystanki). Koszty obciążającej działalność ZMKS jako przewoźnika zostały zatem ustalone pośrednio (tab. nr 5) - jako koszty poniesione przez ZMKS na utrzymanie przystanków w czystości i porządku, w zakresie określonym przez ustawodawcę (to jest bez kosztów remontów i napraw wiat), pomniejszone o wpływy z tytułu partycypacji pozostałych przewoźników w tych kosztach.

tab. 5. Przeciętny koszt zatrzymania pojazdu ZMKS w latach 2009-2010.

lp.	poz.	2009	2010
	1	2	3
1.	Koszty utrzymania w czystości i porządku przystanków poniesione przez ZMKS [tab. 3, poz. 3]	39 082,68 zł	38 375,38 zł
2.	Wniesione wpływy z tytułu opłat wniesionych przez pozostałych przewoźników [tab. 2, poz. 23]	15 497,49 zł	17 735,40 zł
3.	Koszty poniesione przez ZMKS i pokryte przez ZMKS [poz. 1 - poz. 2]	23 585,19 zł	20 639,98 zł
4.	Ilość zatrzymań pojazdów ZMKS [tab. 1, poz. 1]	1 401 203	1 454 243
5.	Przeciętny jednostkowy koszt zatrzymania pojazdu ZMKS [poz.3/poz.4]	0,017 zł	0,014 zł

Przeciętny koszt utrzymania przystanków w czystości i porządku, poniesiony przez ZMKS, w części nie pokrytej przez pozostałych przewoźników, przypadający na jedno zatrzymanie pojazdu ZMKS, wynosił w latach 2009 i 2010 odpowiednio: 0,017 zł oraz 0,014 zł (tab. 5. poz. 5). Średni ważony jednostkowy koszt zatrzymania ponoszony przez pozostałych przewoźników w tym okresie wynosił odpowiednio: 0,05 zł oraz 0,72 zł, to jest: **2,9** razy więcej w 2009 roku oraz **51,4** razy więcej w 2010 roku, niż jednostkowy koszt zatrzymania przypadający na pojazdy ZMKS.

Uwzględniając natomiast opłaty należne od wszystkich przewoźników, naliczone zgodnie z zasadami określonymi przez ZMKS, jego udział w kosztach utrzymania przystanków w czystości i porządku byłby jeszcze mniejszy. Przychody z tego tytułu pobrane w roku 2010 w wysokości ustalonej zgodnie z zarządzeniem nr 38/2009 przekroczyłyby nawet wielokrotnie wysokość kosztów poniesionych przez ZMKS przynosząc mu nienależną nadwyżkę w wysokości ok. 381 tys. zł (tab. nr 6 poz. 3 kol. 3).

tab. 6. Koszty utrzymania przystanków w czystości i porządku poniesione przez ZMKS w latach 2009-2010 oraz należne - zgodnie z wydanymi przez ZMKS zarządzeniami - wpływy z tytułu partycypacji pozostałych przewoźników w tych kosztach.

lp.	poz.	2009	2010
	1	2	3
1.	Koszty utrzymania w czystości i porządku przystanków poniesione przez ZMKS [tab. 3, poz. 3]	39 082,68 zł	38 375,38 zł
2.	Wpływy z tytułu opłat od pozostałych przewoźników, należne zgodnie z zarządzeniami ZMKS [tab. 2, poz. 24]	30 722,49 zł	419 135,40 zł
3.	Różnica pomiędzy kosztami poniesionymi przez ZMKS i wpływami z tytułu opłat, należnymi zgodnie z zarządzeniami [poz. 1 - poz. 2]	8 360,19 zł	-380 760,02 zł

W tym miejscu należy także zauważyć, że aktualnie maksymalna opłata pobierana od przewoźników za korzystanie z przystanków komunikacyjnych stanowiących własność jednostki samorządu terytorialnego lub zarządzanych przez nią, dopuszczona przez ustawodawcę na mocy art. 16 ust. 5 pkt 5 *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, wynosi 0,05 zł. Ponoszony uprzednio przez przewoźników średni koszt zatrzymania był około ośmiokrotnie wyższy od aktualnie obowiązującego, określonego przez ustawodawcę, górnego limitu opłaty, jaka może być pobierana z tego tytułu. Narzucanie nieuczciwych cen stwierdzone niniejszą decyzją miało miejsce przed wdrożeniem zasad określonych *ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*, przesłanka ta jednak również uprawdopodobnia nieuczciwość stosowanych do tego czasu przez Miasto zasad rozdziału kosztów utrzymania przystanków w czystości i porządku, pomiędzy korzystające z nich podmioty.

Odnosząc się do kalkulacji stawki opłaty z tytułu partycypacji opłat, przedłożonych przez Miasto należy zauważyć, że kalkulacje te również są wadliwe w samej ich konstrukcji. Zgodnie z wyjaśnieniem Miasta w kalkulacji tej posłużono się arbitralnie przyjętym - 13,10 % w roku 2010 i 46,60 % w roku 2009 - współczynnikiem pokrycia średnich kosztów utrzymania przystanku przez ZMKS (tj. 28,77 zł w roku 2010 i 48,81 zł w roku 2009). W świetle wyjaśnień pozostała część miała stanowić wysokość stawki opłaty ponoszonej przez poszczególnych przewoźników za każdy pojazd - to jest 25,00 zł, zarówno w roku 2010 jak i 2009. Organ antymonopolowy zwraca uwagę, że w przypadku takiej konstrukcji rozdziału kosztów utrzymania przystanków miesięczny koszt utrzymania danego przystanku przypadający na pozostałych przewoźników (innych niż ZMKS) byłby pokryty już tylko jedną opłatą uiszczoną przez jednego przewoźnika, dokonującego zatrzymań przy tym przystanku jednym pojazdem. Opłaty wnoszone za każdy kolejny pojazd korzystający z tego samego przystanku stanowiłyby już czystą nadwyżkę nad kosztami, stanowiącą dla ZMKS źródło nieuzasadnionych korzyści. Ponadto, w przedłożonych kalkulacjach uwzględniono również koszty remontów wiat przystankowych, jako składnik kosztów również podlegający refundacji ze strony przewoźników, co zawiąza łączną kwotę kosztów.

Okoliczności te świadczą, że obciążenie przewoźników kosztami utrzymania w czystości i porządku przystanków dokonywane było przez Miasto w sposób uznaniowy, nie powiązany zarówno z tymi kosztami, jak i z intensywnością wykorzystania tych przystanków przez poszczególnych przewoźników, w tym przewoźnika miejskiego.

Pobierając tak ustalone opłaty Miasto naruszało w odniesieniu do poszczególnych przewoźników zasadę ekwiwalentności świadczeń oraz nie uwzględniało kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usługi na rzecz konkretnego przewoźnika. Tym samym Miasto zarówno naruszało interesy ekonomiczne, jak i zmniejszało od strony finansowej, zdolność konkurowania na lokalnym rynku przewozowym tych przewoźników. W rezultacie powodowało to zaburzenie warunków konkurowania na lokalnym rynku przewozu osób na terenie Stalowej Woli, i praktyce tej, jako naruszającej zakaz o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, należało przeciwdziałać, kierując się treścią art. 1 tej *ustawy*.

Odnosząc się do argumentacji podnoszonej przez Miasto w toku postępowania, a mianowicie wskazującej na szereg naruszeń (w ocenie Miasta) ze strony innych przewoźników (a zwłaszcza PKS) zasad wykonywania przewozów regularnych, takich jak wykonywanie przewozów niezgodnie z posiadany przez nich zezwoleniem, nie przestrzeganie rozkładów jazdy oraz obowiązku ich podawania do publicznej wiadomości, należy zauważyć, że egzekwowanie tych obowiązków należy do właściwych organów, wyposażonych w stosowne środki przewidziane *ustawą o transporcie drogowym*. W szczególności, w świetle art. 48 tej *ustawy* do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego powołana jest Inspekcja Transportu Drogowego. Do jej zadań należy

m.in. kontrola dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego oraz przestrzegania warunków w nich określonych (art. 50 pkt 1-3). Wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów tej *ustawy* lub przepisów, podlega ponadto karze pieniężnej (art. 92). Ponadto, w przypadku naruszenia przez przewoźnika warunków, na jakich zezwolenie zostało wydane oraz określonych w zezwoleniu, może być ono cofnięte (art. 24. ust 4 pkt 2), przez organ który je wydał. Instrumenty przewidziane w tej *ustawie* są właściwymi również w przypadku nieprawidłowości polegających na wykorzystywaniu przez przewoźników innych przystanków, niż te, których wykorzystanie uzgodnili z ich właścicielami lub zarządzającymi i które zostały uwzględnione w zatwierdzonych przez właściwe organy rozkładach jazdy. Podniesione przez stronę zarzuty, dotyczące nieprawdziwości danych wykazywanych w tym zakresie przez konkurencyjnego przewoźnika, polegające na zaniżaniu ilości wykorzystywanych przystanków, nie mają przy tym wpływu na ocenę charakteru stwierdzonej praktyki. Nieuczciwy charakter opłat stosowanych przez ZMKS dotyczył wszystkich przewoźników i wynikał z samej ich konstrukcji, która jednocześnie nie stanowiła żadnego zabezpieczenia dla zarządcy przystanków przed bezumownym korzystaniem z zarządzanych przez niego przystanków.

Ewentualne naruszenia regulacji *ustawy o transporcie drogowym* ze strony przewoźników nie uzasadniały nadużywania przez Miasto posiadanej pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków autobusowych a tym samym naruszania *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*.

zaniechanie praktyki, o której mowa w pkt I decyzji

Nowe, niedyskryminujące, zasady obciążania przewoźników kosztami utrzymania przystanków zostały określone zarządzeniem Dyrektora ZMKS w dniu 26 stycznia 2011 r. które weszło w z dniem 1 marca 2011 r. (to jest dzień wejścia w życie *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*). Z tym dniem zaprzestano pobierania opłat na dotychczasowych zasadach, to jest określonych zarządzeniem nr 38/2009 Dyrektora ZMKS z dnia 22 grudnia 2009 r, które zostało z tym dniem uchylone. Organ antymonopolowy uznał, że z tym dniem praktyka została zaniechana.

Wobec powyższego orzeczono jak w pkt I sentencji.

nadużycie pozycji dominującej, o którym mowa w pkt II decyzji.

Stosownie do art. 9 ust. 2 pkt 5 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* nadużywanie pozycji dominującej polega w szczególności na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

W postępowaniu zakończonym niniejszą decyzją postawiono Miastu Stalowa Wola zarzut naruszenia zakazu zawartego w wyżej powołanym przepisie poprzez przyjęcie i wprowadzenie do stosowania zasady przewidującej dokonywanie odmowy wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych w przypadku, gdy projektowana linia komunikacyjna innego przewoźnika stanowiła zagrożenie dla istniejących linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miasto Stalowa Wola.

Zachowanie Miasta Stalowa Wola, będące przedmiotem zarzutu, przejawiało się zarówno poprzez przyjęcie zasady o generalnym charakterze, jak i poprzez zastosowanie tej zasady w praktyce w odniesieniu do konkretnego przypadku - odmowę udostępnienia przystanków na rzecz wnioskującego o to przewoźnika.

Skutki powyższej praktyki mogły potencjalnie dotknąć każdego z przewoźników zamierzającego świadczyć swe usługi z wykorzystaniem przystanków znajdujących się w dyspozycji Miasta. Regulacja, wprowadzona zarządzeniem nr 38/2009, „w sprawie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Miasta Stalowa Wola przez innych przewoźników” przewidywała bowiem, że potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania przez przewoźnika z przystanków następuje po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych. Z reguły tej *a contrario* wynikało, że w przypadku, gdy projektowana linia komunikacyjna innego przewoźnika stanowiła zagrożenie dla działalności przewozowej ZMKS - powinno ono odmówić mu wyrażenia zgody na korzystanie ze znajdujących się w jego dyspozycji przystanków, uniemożliwiając tym samym zainteresowanemu przewoźnikowi uzyskanie zezwolenia na wykonywanie przewozów.

W toku postępowania ustalono ponadto, że miał miejsce przypadek, gdy reguła ta przełożyła się na rzeczywiste zachowanie Miasta, jako dysponenta przystanków autobusowych. Miał miejsce bowiem przypadek, w którym Miasto odmówiło wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych przez przewoźnika zamierzającego wykonywać przewozy regularne na linii komunikacyjnej obejmującej przystanki położone na terenie Stalowej Woli, zarządzane przez ZMKS. Odmowa została uzasadniona zagrożeniem konkurencyjnym, jakie działalność wnioskodawcy mogłaby nieść dla przewozów realizowanych przez ZMKS i innych przewoźników. Powodem odmowy były skutki ekonomiczne dla przedsiębiorców już prowadzących działalność przewozową na danym odcinku linii komunikacyjnej. Uzasadnienie powołuje się przy tym wprost na „analizę sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób” a także na „pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób korzystających z linii już istniejących”.

ZMKS wskazał ponadto, że wyrażona odmowa znajduje oparcie w art. 22a ust. 1 pkt 2a *ustawy o transporcie drogowym*, zgodnie z którym organ właściwy do wydania zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych może odmówić jego udzielenia, jeżeli zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie dla linii już istniejących, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników. Stosownie do art. 18 ust 1f. tej *ustawy*, w przypadku, gdy planowany przebieg linii komunikacyjnej wykracza poza obszar co najmniej jednego województwa (tak jak miało miejsce w przedmiotowej sprawie), wykonywanie przewozów na tej linii wymaga zezwolenia marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej. Ewentualna ocena, że planowana linia komunikacyjna zagraża liniom istniejącym należy zatem do właściwego organu wykonującego zadania z zakresu administracji publicznej, który niekoniecznie jest organem zarządzającym przystankami autobusowymi wchodzącymi w skład tej linii (choć może się zdarzyć w niektórych stanach faktycznych, że kompetencje te zbiegają się w gestii tego samego organu). Odmowa udzielenia zezwolenia na wykonywanie przewozów powinna nastąpić w takiej sytuacji w formie decyzji administracyjnej. Miasto Stalowa Wola (działając poprzez swoją jednostkę organizacyjną) uzgadniając z zainteresowanymi przewoźnikami sposób korzystania z przystanków nie występowało jednak w roli organu administracji publicznej wydającego zezwolenie, lecz właściciela i zarządcy tych przystanków, a udzielona przez nie odmowna odpowiedź nie podlegała kontroli takiej, jak decyzja administracyjna, od której stronie przysługuje odwołanie do samorządowego kolegium odwoławczego.

Pomimo, że przesłanka taka nie została podniesiona przez Miasto w uzasadnieniu odmowy udostępniania przystanków, jak również w ramach wyjaśnień składanych w toku

niniejszego postępowania, należy zaznaczyć, że w świetle orzecznictwa Sądu Ochrony Konkurencji, sam fakt ewentualnej dużej liczby zatrzymań pojazdów różnych przewoźników na przystankach również nie może usprawiedliwiać ograniczenia dostępu do rynku podmiotom, które chcą na nim działać⁷, natomiast kwestia obciążenia przystanków i płynności ruchu powinna być rozwiązywana poprzez właściwą koordynację rozkładów jazdy, która „*ma służyć jedynie przeciwdziałaniu sytuacjom kolizyjnym, np. koncentrowaniu się zbyt wielu ofert przewozowych na tej samej trasie w jednym czasie, nie może zatem stanowić mechanizmu ingerowania w prowadzoną przez przewoźników działalność gospodarczą w formie decyzji stanowczych. W konsekwencji nie udzielenie zgody na korzystanie z przystanków, kiedy gmina w tym zakresie zajmuje pozycję dominującą, należy uznać za nadużycie tej pozycji bowiem bezpośrednio przeciwdziała ukształtowaniu racjonalnej konkurencji*”.⁸

Wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wymaga zezwolenia (art. 18 ust. 1 *ustawy o transporcie drogowym*). Do wniosku o jego wydanie przedsiębiorca obligatoryjnie musi dołączyć potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi, zaś brak tego załącznika skutkuje odmową udzielenia zezwolenia (art. 22 ust. 1 pkt 3 *ustawy*). Należy przy tym zwrócić uwagę na treść art. 1 *ustawy o drogach publicznych*, z którego wynika, że z drogi publicznej może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej *ustawie* lub innych przepisach szczególnych. Uprawnienie to dotyczy także przedsiębiorców wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie zezwolenia udzielonego przez właściwy organ lub też ubiegających się o udzielenie takiego zezwolenia. Przedsiębiorcy tacy powinni mieć możliwość zatrzymywania swoich pojazdów na przeznaczonych do tego przystankach autobusowych, które stanowią wydzielone w pasie drogowym zatoki przystankowe, odpowiednio oznakowane. Również Ministerstwo Infrastruktury - urząd administracji rządowej obsługujący ministra właściwego w sprawach transportu - zajmuje stanowisko, w świetle którego „*ponieważ droga publiczna jest z definicji otwarta dla ruchu publicznego nie istnieją przesłanki, zgodnie z którymi zarządca (zarząd) drogi mógłby odmówić korzystania przez przedsiębiorcę z istniejącego przystanku*”⁹.

Zgodnie z przytoczonymi powyżej przepisami Miasto Stalowa Wola, jako zarządca dróg gminnych oraz dysponent znajdujących się w ich pasie przystanków nie mogło odmówić korzystania z istniejących przystanków przez przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne osób, droga publiczna bowiem wraz ze zlokalizowanymi w pasie drogowym obiektami budowlanymi i urządzeniami, wykorzystywanymi zgodnie z ich przeznaczeniem, jest otwarta dla ruchu publicznego.

Brak potwierdzenia uzgodnienia przystanków przez Miasto skutkowało, lub mogło skutkować, ograniczeniem możliwości przedsiębiorcy prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów na określonej linii komunikacji regularnej. Arbitralne ustalenie kto może, a kto nie może wykonywać przewozy na danej linii realizowane poprzez selektywną odmowę udostępniania przystanków, godzi w konkurencję ograniczając jej rozwój. Praktyka ta umożliwia też utrudnianie zainteresowanym przedsiębiorcom dostępu do atrakcyjniejszych - np. ze względu na popyt - segmentów rynku. W przypadku ewentualnego spadku zainteresowania przewozami ze strony pasażerów o tym,

⁷ por. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 19 października 2006 r. sygn. akt XVII Ama 62/05.

⁸ tak: wyrok wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 24 kwietnia 2003r. sygn. akt XVII Ama 51/02.

⁹ stanowisko przyjęte w dniu 4 marca 2004 r. na naradzie poświęconej interpretacji pojęć i przepisów występujących w *ustawie o transporcie drogowym* oraz w rozporządzeniach wykonawczych do tej ustawy, treść dostępna m.in. <http://www.infobus.com.pl/text.php?id=241> .

który z uczestników rynku pozostanie na nim, zdecydować powinna atrakcyjność (konkurencyjność) oferty przewoźnika w odbiorze pasażerów, a nie arbitralna decyzja gminy.¹⁰

Podobnie, jak w przypadku praktyki stwierdzonej w pkt I. niniejszej decyzji, podnoszony przez stronę argument dopuszczania się podobnych naruszeń ze strony konkurenta - PKS, dysponującego przystankami na zarządzanym przez siebie dworcu autobusowym, również nie może być brany pod uwagę jako przesłanka legalizująca zachowanie dominanta. Również podnoszony argument, że zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie komunikacji miejskiej należy do zadań własnych gminy, nie uzasadnia wykorzystywania posiadanej pozycji dominującej na rynku udostępniania infrastruktury niezbędnej do świadczenia usług przewozowych do ograniczania innym przedsiębiorcom możliwości wejścia na rynek tych usług, nawet jeżeli są one konkurencyjne wobec usług świadczonych przez gminę.

Zachowania gmin polegające na nieuzasadnionej odmowie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków przez zainteresowanych przewoźników były wielokrotnie oceniane w orzecznictwie sądowym jako praktyka ograniczająca konkurencję, przeciwdziałająca kształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji¹¹.

zaniechanie praktyki, o której mowa w pkt II decyzji

Źródłem naruszenia stwierdzonego w pkt II niniejszej decyzji było postanowienie uprawniające Miasto Stalowa Wola do odmowy wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych w przypadku, gdy projektowana linia komunikacyjna innego przewoźnika stanowiła zagrożenie dla istniejących linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Miasto Stalowa Wola. Postanowienie to było zawarte zarządzeniu nr 38/2009 Dyrektora ZMKS z dnia 22 grudnia 2009 r, które zostało uchylone z dniem 1 marca 2011 r. Zarządzenie Dyrektora ZMKS z dnia 26 stycznia 2011 r, które uchyliło zarządzenie nr 38/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r, w dalszym ciągu zawierało jednak analogiczne postanowienie, jak zarządzenie uchylane, o treści: „Powyższe wymaga podpisania stosownej umowy z przewoźnikiem, po uprzednim wyjaśnieniu, że istniejąca lub projektowana nowa linia nie będzie stanowić zagrożenia dla obsługiwanych przez ZMKS istniejących linii regularnych.” Zarządzenie to - zgodnie z jego treścią - utraciło moc z chwilą wejścia w życie uchwał Rady Miejskiej w Stalowej Woli, regulujących w sposób niedyskryminujący zasady udostępniania przewoźnikom przystanków komunikacyjnych. Organ antymonopolowy uznał zatem, że z dniem 16 sierpnia 2011 r. praktyka ta została zaniechana.

Wobec powyższego orzeczono jak w pkt II sentencji.

kara z tytułu naruszenia ustawy

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie dopuścił się naruszenia zakazu określonego m.in. w art. 9 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*.

¹⁰ por. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dn. 9 czerwca 2008 (sygn. akt XVII Ama 150/07).

¹¹ m.in. wyrok Sądu Apelacyjnego z dn. 8 stycznia 2008 r. (sygn. akt VI ACa 481/07), wyroki Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: z dnia 28 sierpnia 2008 r. (sygn. akt XVII Ama 33/08), z dnia 3 marca 2008 r. (sygn. akt XVII Ama 43/07).

Prezes Urzędu wydając decyzję o nałożeniu kary pieniężnej działa w ramach uznania administracyjnego, co oczywiście nie jest równoznaczne z dowolnością. Rozważając kwestię nałożenia kary organ antymonopolowy bierze pod uwagę, czy w danych okolicznościach sprawy konieczne albo celowe jest jej nałożenie, a jeżeli tak, to w jakiej wysokości kara spełni założone funkcje. Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 106-108 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, Prezes Urzędu bierze pod uwagę w szczególności okres, stopień oraz okoliczność uprzedniego naruszenia przepisów ustawy (art. 111 *ww. ustawy*). Wskazuje się ponadto, że w przypadku kar za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję przesłankami, które należy brać pod uwagę, są: potencjał ekonomiczny przedsiębiorcy, skutki praktyki dla konkurencji lub kontrahentów, dopuszczalny poziom kary wynikający z przepisów ustawy oraz cele jakie kara ma osiągnąć.

Rozważając zasadność nałożenia kary pieniężnej Prezes Urzędu wziął pod uwagę umyślność działania Miasta, wskazującą na spoczywającą na nim winę stosowania zakwestionowanych praktyk, zarówno określonej w pkt I jak i pkt II sentencji decyzji. Konieczność brania pod uwagę przesłanki stopnia zawinienia w przypadku stosowania kar pieniężnych wynika z art. 106 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*. W ocenie organu antymonopolowego działania Miasta w sposób celowy były ukierunkowane na wykorzystanie posiadanej pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków komunikacyjnych w celu ograniczenia konkurencji na rynku przewozów pasażerskich oraz eksploatacji pozostałych uczestników tego rynku.

W niniejszej sprawie stwierdzono, że Miasto Stalowa Wola naruszyło zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*. Zakaz ten ma charakter bezwzględny, nie istnieją więc przesłanki natury prawnej, które umożliwiły zalegalizowanie praktyk ograniczających konkurencję. Tym samym nałożenie kary pieniężnej za ich stosowanie jest uzasadnione.

Jako podstawę obliczenia kary - ze względu na fakt, iż w niniejszej decyzji stwierdza się naruszenie przepisów *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* przez jednostkę samorządu terytorialnego - przyjęto sumę dochodów z majątku Miasta i pozostałych dochodów za rok 2010, bowiem wśród tych dochodów znajdują się dochody związane z działalnością gospodarczą gminy. Dokonując takiego założenia organ antymonopolowy ma na uwadze, iż w przypadku rachunkowości jednostek samorządu terytorialnego termin „dochody” odpowiada co do zasady terminowi „przychody” w rachunkowości przedsiębiorstw. Zgodnie z oświadczeniem Miasta Stalowa Wola, na poparcie którego zostało przedłożone roczne sprawozdanie z wykonania planu dochodów, suma dochodów budżetowych Miasta z majątku i oraz jej pozostałych dochodów własnych, wykonanych w roku w roku 2010 wynosiła 149 003 797,37 zł. Wobec powyższego maksymalna kara, jaka mogłaby zostać nałożona zgodnie z *ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów* na Miasto, to kwota 14 900 379,73 zł.

Norma zawarta w art. 106 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* pozwala na nałożenie odrębnych kar pieniężnych za poszczególne naruszenia stwierdzone w niniejszej decyzji. Zgodnie z nią organ antymonopolowy może nałożyć karę pieniężną na przedsiębiorcę, jeżeli ten dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 9 *ustawy*, z czego wynika, że określona w tym przepisie kara może dotyczyć każdego naruszenia tego zakazu, stwierdzonego przez organ antymonopolowy.

kara z tytułu naruszenia ustawy, o którym mowa w pkt I. decyzji

Ustalając wymiar kary pieniężnej organ antymonopolowy w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonych w niniejszej decyzji naruszeń. Naruszenie, stwierdzone w pkt I. niniejszej decyzji w ocenie organu antymonopolowego jest przejawem nadużycia pozycji dominującej o mniejszej wadze, stanowiąc praktykę o eksploatacyjnym charakterze, polegającą na wykorzystaniu przewagi kontraktowej nad kontrahentami. Wyjściowa kwota kary z tego tytułu ustalona została na poziomie 0,05 % przychodu Miasta Stalowa Wola, to jest 74 501,90 zł.

Organ antymonopolowy uwzględnił jednakże okoliczność, że przychody z tytułu działalności prowadzonej na rynku udostępniania przystanków autobusowych mają znikomy udział w przychodach Miasta Stalowa Wola (poniżej 0,1 % w roku 2010) i uznał, że należy z tego tytułu obniżyć kwotę wyjściową kary o 70%, to jest do kwoty 22 350,57 zł.

Na wysokość kary pieniężnej decydujący wpływ ma także długotrwałość naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej, tzn. im dłużej dana praktyka ograniczająca konkurencję jest stosowana przez przedsiębiorcę, tym większa winna być kara pieniężna z tego tytułu. Praktyka związana z kwestionowanym w decyzji sposobem ustalania opłat z tytułu utrzymania w czystości i porządku przystanków trwała przez okres dłuższy niż dwa lata, w związku z czym, z powodu długotrwałości naruszenia, kwotę wyjściową kary zwiększono o 20 %, to jest do kwoty 26 820,68 zł.

Zaniechanie praktyki zostało spowodowane wdrożeniem nowych, powszechnie obowiązujących regulacji ustawowych. Zarządzenie nr 3/2011 Dyrektora ZMKS z dnia 26 stycznia 2011 r, na mocy którego praktyka została zaniechana, zostało wydane po dniu opublikowania, a przed dniem wejścia w życie, *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, która wymusiła na jednostkach samorządu terytorialnego konieczność podjęcia działań dostosowujących zasady udostępniania przystanków komunikacyjnych na potrzeby przewoźników wykonujących przewozy regularne osób. Wobec powyższego fakt zaniechania praktyki nie został w tym przypadku uwzględniony jako okoliczność łagodząca.

W związku z powyższym wysokość kary pieniężnej z tytułu naruszenia wskazanego w pkt I. niniejszej decyzji ustalono na kwotę 26 821,00 zł. W ocenie organu antymonopolowego wymierzona kara w wysokości stanowiącej około 0,018 % przychodu osiągniętego przez Miasto Stalowa Wola w 2009 r. i około 0,18 % maksymalnego wymiaru kary przewidzianego w art. 106 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* jest adekwatna do stopnia naruszenia przepisów ustawy i współmierna do możliwości finansowych Miasta. Organ antymonopolowy uznał, że orzeczona kara powinna pełnić funkcję dyscyplinującą i prewencyjną tak, aby zapobiec w przyszłości stosowaniu podobnych naruszeń.

kara z tytułu naruszenia ustawy, o którym mowa w pkt II. decyzji

Oceniając wagę naruszenia stwierdzonego w pkt II. niniejszej decyzji, decyzji Prezes Urzędu uznał, że stanowi wywołująca je praktyka ma charakter antykonkurencyjny i stanowi ona przejaw nadużycia pozycji dominującej o mniejszej wadze. Wyjściowa kwota kary z tego tytułu została ustalona na poziomie 0,21 % przychodu Miasta Stalowa Wola, to jest w wysokości 312 907,97 zł.

Rozpatrując specyfikę rynku i działalności przedsiębiorcy, Prezes Urzędu wziął pod uwagę okoliczność, iż przedmiotowa praktyka wywołała rzeczywiste skutki rynkowe, gdyż miał miejsce przypadek, w którym kwestionowana zasada stanowiła podstawę do odmowy wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków autobusowych. Z drugiej jednak strony

Prezes Urzędu uwzględnił znikomy udział przychodów z tytułu działalności na rynku udostępniania przystanków autobusowych w przychodach Miasta Stalowa Wola. Biorąc powyższe czynniki pod uwagę, organ antymonopolowy uznał za zasadne obniżenie wyjściowej kwoty kary o 70%, to jest do kwoty 93 872,39 zł.

Na wysokość kary pieniężnej decydujący wpływ ma także długotrwałość naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej, tzn. im dłużej dana praktyka ograniczająca konkurencję jest stosowana przez przedsiębiorcę, tym większa winna być kara pieniężna z tego tytułu. Organ antymonopolowy jako długotrwałe traktuje naruszenia, które trwają dłużej niż rok. Praktyka określona w pkt II niniejszej decyzji trwała przez okres trzech lat, w związku z czym, z powodu długotrwałości naruszenia, kwotę wyjściową kary zwiększono o 20 %, to jest do kwoty 112 646,87 zł.

Prezes Urzędu ocenił fakt zaniechania praktyki jako okoliczność łagodzącą, obciążających, w związku z czym ustalona na poprzednim etapie wysokość kary została obniżona o 30 %.

W związku z powyższym wysokość kary pieniężnej z tytułu naruszenia wskazanego w pkt II. niniejszej decyzji ustalono na kwotę 78 853,00 zł. W ocenie organu antymonopolowego wymierzona kara w wysokości stanowiącej około 0,053 % przychodu osiągniętego przez Miasto Stalowa Wola w 2009 r. i około 0,53 % maksymalnego wymiaru kary przewidzianego w art. 106 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* jest adekwatna do stopnia naruszenia przepisów ustawy i współmierna do możliwości finansowych Miasta. Organ antymonopolowy uznał, że orzeczona kara powinna pełnić funkcję dyscyplinującą i prewencyjną tak, aby zapobiec w przyszłości stosowaniu podobnych naruszeń.

Mając na powyższe na uwadze organ antymonopolowy orzekł, jak w punkcie III. decyzji.

koszty postępowania

Zgodnie z art. 80 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* organ antymonopolowy rozstrzyga o kosztach, w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. Natomiast, stosownie do art. 77 ust. 1 tej *ustawy*, jeżeli w wyniku postępowania organ antymonopolowy stwierdził naruszenie jej przepisów, przedsiębiorca, który dopuścił się tego naruszenia, jest obowiązany ponieść koszty postępowania.

Postępowanie w sprawie nadużycia pozycji dominującej zakończone niniejszą decyzją zostało wszczęte z urzędu, a w jego wyniku organ antymonopolowy - w punktach I i II sentencji - stwierdził naruszenie przepisów ustawy antymonopolowej.

Kosztami niniejszego postępowania są wydatki związane z korespondencją prowadzonej przez organ antymonopolowy w toku przeprowadzonego postępowania antymonopolowego oraz poprzedzającego je postępowania wyjaśniającego, mającego na celu ustalenie zasad udostępniania przez Miasto Stalowa Wola przystanków komunikacyjnych, znajdujących się na jego terenie.

Mając powyższe na uwadze, organ antymonopolowy orzekł, jak w pkt IV. sentencji.

Zgodnie z art. 112 ust. 3 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, określoną w punkcie III. decyzji karę pieniężną należy uiścić, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji, na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

NBP o/o Warszawa Nr 511010100078782231000000

Koszty postępowania, określone w punkcie IV. decyzji, należy uiścić w tym samym terminie i na to samo konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

pouczenie

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. - od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwóch tygodni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Krakowie, pl. Szczepański 5, 31-011 Kraków.

W przypadku zakwestionowania wyłącznie postanowienia o kosztach postępowania, zawartego w punkcie IV. niniejszej decyzji - stosownie do treści art. 81 ust. 5 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, w związku z 479³² § 1 i 2 k.p.c. oraz art. 264 § 2 k.p.a. stronie przysługuje zażalenie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie tygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Krakowie.

z upoważnienia Prezesa
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury
Leszek Piekarz

otrzymują:

1. Miasto Stalowa Wola
Urząd Miasta Stalowa Wola,
ul. Wolności 7, 37-450 Stalowa Wola
2. RKR a/a

Wykaz przystanków autobusowych na terenie Stalowej Woli utrzymywanych w czystości i porządku przez ZMKŚ.

lp. nazwa przystanku - kierunek; kategoria drogi:

1. 1-go Sierpnia - Dom Kultury; ul. Okulickiego; **droga gminna,**
2. 1-go Sierpnia - Metalowiec; ul. Podleśna; **droga gminna,**
3. al. Jana Pawła II - Centrum 4; Nisko; droga krajowa,
4. al. Jana Pawła II - Górka; Nisko; droga krajowa,
5. al. Jana Pawła II - Straż Pożarna; Nisko; droga krajowa,
6. al. Jana Pawła II - Górka; Rozwadów; **droga gminna,**
7. al. Jana Pawła II - Poręby; Rozwadów; droga krajowa,
8. al. Jana Pawła II - Poręby 1; Rozwadów; droga krajowa,
9. al. Jana Pawła II - Centrum 4; Rozwadów; droga krajowa,
10. Bojanowska - Ciemny Kąt; Przyszów; droga powiatowa,
11. Bojanowska - Ciemny Kąt; ul. Ofiar Katynia; droga powiatowa,
12. Brandwicka - os.Charzewice; Brandwica; droga wojewódzka,
13. Brandwicka - os.Charzewice; Rozwadów; droga wojewódzka,
14. Brandwicka - os.Karnaty; Brandwica; droga wojewódzka,
15. Brandwicka - os.Karnaty; Rozwadów; droga wojewódzka,
16. Brandwicka - Podskarpowa; Brandwica; droga wojewódzka,
17. Brandwicka - Podskarpowa; Rozwadów; droga wojewódzka,
18. Brandwicka - SLOVRUR; Brandwica; droga wojewódzka,
19. Brandwicka - SLOVRUR; Rozwadów; droga wojewódzka,
20. Charzewice; Sochy; droga powiatowa,
21. Charzewice; Rozwadów; droga powiatowa,
22. Czarnieckiego; Popiełuszki; droga powiatowa,
23. Czarnieckiego; ul. Żwirki i Wigury; droga powiatowa,
24. Działki Zasanie; Pysznica; droga powiatowa,
25. Działki Zasanie; ul. Czarnieckiego; droga powiatowa,
26. Energetyków - Elektrownia; Nisko; droga krajowa,
27. Energetyków - Elektrownia; Rozwadów; droga krajowa,
28. Energetyków - LOK; Rozwadów; droga krajowa,
29. Energetyków - Mleczarnia; Nisko; droga krajowa,
30. Energetyków - Swoły; Rozwadów; droga krajowa,
31. Energetyków - Szkoła; Nisko; droga krajowa,
32. Energetyków - Szkoła; Rozwadów; droga krajowa,
33. Grabskiego - Alutec; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
34. Grabskiego - Alutec; ul. Solidarności; **droga gminna,**
35. Grabskiego - CELFAST; ul. Solidarności; **droga gminna,**
36. Grabskiego - Las; ul. Solidarności; **droga gminna,**
37. Grabskiego - M 16; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
38. Grabskiego - M 16-2; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
39. Grabskiego - Mista; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
40. Grabskiego - TRYUMF; ul. Solidarności; **droga gminna,**
41. Grabskiego - Wtórsteel; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
42. Grabskiego - ZKM; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
43. Grabskiego - ZKM; ul. Solidarności; **droga gminna,**
44. Grabskiego - ZZN; ul. Solidarności; **droga gminna,**
45. Hutnicza - Apteka; HSW; **droga gminna,**
46. Hutnicza - Dom Rzemiosła; ul. Okulickiego; **droga gminna,**
47. Hutnicza - Szkoła; HSW; **droga gminna,**
48. Hutnik - Bloki; Hutnik; **droga gminna,**

49. Hutnik - Bloki; Elektrownia; **droga gminna,**
50. Hutnik - Chyły; Hutnik; **droga gminna,**
51. Hutnik - Chyły; Elektrownia; **droga gminna,**
52. Hutnik - Skajmat; Hutnik; **droga gminna** (tożsamy z przystankiem nr 53),
54. KEN - Hotel Stal; Rozwadów; droga powiatowa,
55. KEN - Parking; ul. Poniatowskiego; droga wojewódzka,
56. KEN - Rondo; ul. Poniatowskiego; droga powiatowa,
57. KEN - Sanepid; ul. Okulickiego; droga wojewódzka,
58. KEN - Skrzyżowanie; ul. Okulickiego; droga wojewódzka,
59. KEN Dealer Fiat - Hyundai; ul. Ofiar Katynia; droga wojewódzka,
60. Klasztorna - Cmentarz; Rozwadów; droga powiatowa,
61. Klasztorna - Klasztor; ul. Przemysłowa; droga powiatowa,
62. Kwiatkowskiego - HSW; ul. Mickiewicza; **droga gminna,**
63. Kwiatkowskiego - HSW; ul. Orzeszkowej; **droga gminna,**
64. Kwiatkowskiego - Szkoła; HSW; **droga gminna,**
65. Kwiatkowskiego - Urząd Skarbowy; ul. Mickiewicza; **droga gminna,**
66. Kwiatkowskiego - Urząd Skarbowy; HSW; **droga gminna,**
67. Kwiatkowskiego - Wodex; ul. Mickiewicza; **droga gminna,**
68. Kwiatkowskiego - ZOZ; HSW; **droga gminna,**
69. Mireckiego - STAHLSMID; ul. Solidarności; **droga gminna,**
70. Mireckiego - LO; Nisko; droga powiatowa,
71. Mickiewicza - PKP; HSW; droga powiatowa,
72. Mireckiego - STAHLSMID; ul. Przyszowska; **droga gminna,**
73. Tołwińskiego - EUROMETAL; ul. Grabskiego; **droga gminna,**
74. Tołwińskiego - TECHNOCENTRUM; ul. Mireckiego; **droga gminna,**
75. Niezłomnych - Frak Delikatesy; Rozwadów; droga powiatowa,
76. Ofiar Katynia - Cmentarz; ul. Orzeszkowej; **droga gminna,**
77. Ofiar Katynia - Fabryczne; Rozwadów; **droga gminna,**
78. Ofiar Katynia Jubilat; HSW; **droga gminna,**
79. Ofiar Katynia - Poczta; ul. Mickiewicza; **droga gminna,**
80. Ofiar Katynia - Polserwis Renault; Rozwadów; **droga gminna,**
81. Ofiar Katynia - Przychodnia; ul. Orzeszkowej; **droga gminna,**
82. Okulickiego - Bank Spółdzielczy; Rozwadów; **droga gminna,**
83. Okulickiego - Górka; ul. Popiełuszki; **droga gminna,**
84. Okulickiego - Hala Targowa; ul. KEN; **droga gminna,**
85. Okulickiego - PKS; ul. Popiełuszki; **droga gminna,**
86. Okulickiego - ZBR; ul. Popiełuszki; **droga gminna,**
87. Orzeszkowej Jubilat; HSW; **droga gminna,**
88. Orzeszkowej - Metalowców; Rozwadów; **droga gminna,**
89. os. Piaski; Krokusowa; **droga gminna,**
90. os. Piaski; Rozwadów; **droga gminna,**
91. os. Piaski; Krokusowa; **droga gminna** (tożsamy z przystankiem nr 92),
93. os. Sochy; Sochy; **droga gminna** (tożsamy z przystankiem nr 94),
95. os. Sochy - Działki; Sochy; **droga gminna,**
96. os. Sochy - Działki; Rozwadów; **droga gminna,**
97. os. Zasanie; Pysznicza; **droga gminna** (tożsamy z przystankiem nr 98),
99. os. Posanie; Brandwica; droga wojewódzka (tożsamy z przystankiem nr 100),
101. Podleśna; ul. 1-go Sierpnia; **droga gminna,**
102. Podleśna - Dom Dziecka; ul. Niezłomnych; **droga gminna,**
103. Poniatowskiego Justyna; Rozwadów; droga powiatowa,
104. Poniatowskiego - Justyna; ul. Czarnieckiego; droga powiatowa,
105. Poniatowskiego - Skarpa; Rozwadów; droga powiatowa,
106. Poniatowskiego - Skarpa; ul. Czarnieckiego; droga powiatowa,
107. Popiełuszki - Apteka; ul. Czarnieckiego; droga powiatowa,
108. Popiełuszki - Bank; ul. Czarnieckiego; droga powiatowa,
109. Popiełuszki - Katedra; ul. Okulickiego; droga powiatowa,

110. Popiełuszki - MOPS; ul. Okulickiego; droga powiatowa,
111. Popiełuszki - Poczta; ul. Okulickiego; droga powiatowa,
112. Popiełuszki - Żłobek; ul. Ofiar Katynia; droga powiatowa,
113. Przemysłowa; ul. Niezlomnych; droga powiatowa,
114. Przemysłowa - CPN; Rozwadów; droga powiatowa,
115. Przemysłowa - TESCO; ul. Ofiar Katynia; plac TESCO,
116. Przemysłowa - TESCO; Rozwadów; plac TESCO,
117. Przyszowska - P.P.H.U.; ul. Bojanowska; **droga gminna,**
118. Przyszowska - P.P.H.U.; ul. Solidarności; **droga gminna,**
119. Rozwadów - Rynek; Nisko; **droga gminna,**
120. Rozwadów - Rynek; Sandomierz; **droga gminna,**
121. Sandomierska - Modrzewiowa; Turbia; **droga gminna,**
122. Sandomierska - Modrzewiowa; Rozwadów; **droga gminna,**
123. Sandomierska - Muzeum; Turbia; **droga gminna,**
124. Sandomierska - Muzeum; Rozwadów; **droga gminna,**
125. Sandomierska - PKP; Turbia; **droga gminna,**
126. Sandomierska - PKP; Rozwadów; **droga gminna,**
127. Sandomierska - Ziołowa; Turbia; **droga gminna,**
128. Sandomierska - Ziołowa; Rozwadów; **droga gminna,**
129. Solidarności - HSW SA; ul. Ofiar Katynia; **droga gminna,**
130. Solidarności - Tlenownia; ul. Grabskiego; **droga gminna,**
131. Sosnowa - Leśniczówka; Hutnik II; **droga gminna** (tożsamy z przystankiem nr 132),
133. Sosnowa - Oś. Energetyków; Hutnik II; **droga gminna,**
134. Sosnowa - Oś. Hutnik II; Hutnik II; **droga gminna,**
135. Sosnowa - Park; ul. Energetyków; **droga gminna,**
136. Sosnowa Swoły; ul. Energetyków; **droga gminna,**
137. Staszica - CPN; Rozwadów; droga krajowa,
138. Staszica - Delikatesy; Rozwadów; droga krajowa,
139. Staszica - LO; Nisko; droga krajowa,
140. Staszica - Wzorcowy; Nisko; droga krajowa,
141. Swoty; Nisko; droga krajowa,
142. Targowa - Zrywpoł; Rozwadów; **droga gminna,**
143. Wspólna I; Sochy; **droga gminna,**
144. Wspólna I; Rozwadów; **droga gminna,**
145. Wspólna II; Sochy; **droga gminna,**
146. Wspólna II; Rozwadów; **droga gminna,**
147. Żwirki i Wigury; Pysznica; droga powiatowa,
148. Żwirki i Wigury; ul. Mickiewicza; droga powiatowa,

zachowano numerację stosowaną w ewidencji przystanków ZMKS, według stanu na dzień 1 stycznia 2011 r, w tym oznaczenie podwójnym numerem sześciu przystanków:

- Hutnik - Skajmat - 52, 53
- os. Piaski Krokusowa - 91, 92
- os. Sochy - 93, 94,
- os. Zasanie - 97, 98,
- os. Posanie - 99, 100
- Sosnowa Leśniczówka - 131, 132

[dowód: k. nr 483]