



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKiK W POZNANIU**

ul. Zielona 8, 61-851 Poznań
Tel. (0-61) 852-15-17, 852-77-50, Fax (0-61) 851-86-44
E-mail: poznan@uokik.gov.pl

Poznań, dnia 1 sierpnia 2006 roku

RPZ – 410/5/04/BT/

DECYZJA Nr RPZ 20 / 2006

Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (tekst jednolity – Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080) oraz stosownie do treści art. 28 ust. 6 ww. ustawy oraz § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. *w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów* (Dz. U. 2002 r. Nr 18 poz. 172; Dz. U. 2003 r. Nr 6, poz. 68), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu,

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nie stwierdza się stosowania przez:

- spółkę Autostrada Eksploatacja S. A. z siedzibą w Poznaniu,
- Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna, z siedzibą w Wysogotowie,
- Andrzeja Mocydlarza, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „POLHOL” Zakład Usług Motoryzacyjnych i Transportowych, Pomoc drogowa, z siedzibą w Poznaniu,
- Mariana Charę, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „INTER – HOL” Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA” z siedzibą w Poznaniu,
- Romana Persa, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Auto Handel Pers, z siedzibą w Suchym Lesie,

praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, polegającej na ustalaniu cen za świadczone usługi pomocy drogowej, na lokalnym rynku świadczenia usług pomocy drogowej na autostradzie A – 2, na obwodnicy Poznania, w sytuacji w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut wezwania i użytkownik przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa.

UZASADNIENIE

W dniu 5 maja 2004 r. w dzienniku „Głos Wielkopolski” ukazał się artykuł prasowy, w którym jego autor sugerował istnienie zмовy cenowej pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi usługi pomocy drogowej na autostradowej obwodnicy Poznania, a spółką zajmującą się eksploatacją i utrzymaniem autostrady A2. Zwrócono także uwagę na wygórowane stawki opłat za usługi pomocy drogowej świadczone na ww. odcinku autostrady A2.

W związku z informacjami zawartymi w ww. publikacji, postanowieniem z dnia 12 maja 2004 r., wszczęte zostało postępowanie wyjaśniające. Celem tego postępowania było wstępne ustalenie czy nastąpiło naruszenie przepisów ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* uzasadniające wszczęcie postępowania antymonopolowego, w tym czy sprawa ma charakter antymonopolowy. W toku postępowania przeanalizowano liczne dokumenty, w szczególności zawarte we wrześniu i październiku 2003 r., przez strony niniejszego postępowania antymonopolowego, umowy dotyczące świadczenia usług pomocy drogowej na autostradowej obwodnicy Poznania.

Oceniając zebrany w toku postępowania wyjaśniającego materiał dowodowy Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów stwierdził, iż w przedmiotowej sprawie mogła mieć miejsce praktyka ograniczająca konkurencję i wszczął postępowanie antymonopolowe.

W toku postępowania antymonopolowego Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił co następuje:

Strona postępowania antymonopolowego – Autostrada Eksploatacja S. A. z siedzibą w Poznaniu przy ulicy Głogowskiej 431, prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, numer KRS: 0000004375. Przedmiotem prowadzonej przez ww. spółkę działalności gospodarczej jest zarządzanie i konserwowanie autostrady A2 pomiędzy Świeckiem a Koninem, zarządzanie usługami związanymi z pracami przy budowie i naprawie autostrady A2 i innych autostrad w Polsce, prowadzenie wszelkiej innej działalności bezpośrednio lub pośrednio związanej z działalnością określoną powyżej (karty 73-79 akt adm. RPZ – 410/5/04/BT/).

Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna z siedzibą w Wysogotowie przy ulicy Skórzewskiej 8, prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, numer KRS: 0000101658. Przedmiotem prowadzonej przez ww. spółkę działalności gospodarczej jest między innymi handel hurtowy i detaliczny artykułami przemysłowymi różnych branż, wypożyczanie przyczep i samochodów, obsługa i naprawa pojazdów mechanicznych, transport w kraju i za granicą i prowadzenie stacji kontroli pojazdów (karty 101-103v akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Andrzej Mocydlarz, prowadzi działalność gospodarczą, na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Poznania numer 01583/90/S, pod nazwą „POLHOL” Zakład Usług Motoryzacyjnych i Transportowych, Pomoc drogowa, z siedzibą w Poznaniu przy ulicy Ptasiej 26. Przedmiotem prowadzonej przez niego działalności gospodarczej jest między innymi blacharstwo pojazdowe, holowanie samochodów, usługi w zakresie transportu drogowego – ciężarowego i bagażowego, pomoc drogowa międzynarodowa, usługi dźwigowe, usługi parkingowe (karta 116 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Marian Chara prowadzi działalność gospodarczą, na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Poznania numer: 03284/91/S, pod nazwą „INTER-HOL” – Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA” z siedzibą w Poznaniu przy ulicy Grzybowej 31. Przedmiotem prowadzonej przez niego działalności gospodarczej jest między innymi: pomoc drogowa, mechanika pojazdowa, blacharstwo, ratownictwo drogowe, usługi transportowo – drogowe oraz usługi wulkanizacyjne (karta 106 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Roman Pers, prowadzi działalność gospodarczą, na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Wójta Gminy Suchy Las numer: 1267/93, pod nazwą Auto Handel Pers z siedzibą w Suchym Lesie przy ulicy Szkółkarskiej 113. Przedmiotem prowadzonej przez niego działalności gospodarczej jest między innymi: naprawa samochodów powypadkowych, usługi blacharskie, transport samochodów powypadkowych – pomoc drogowa, spedycja oraz parking depozytowy (karta 130 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Koncesję na budowę trzech odcinków autostrady A2 ze Świecka do Strykowa otrzymała w dniu 10 marca 1997 r. Autostrada Wielkopolska S.A. (koncesjonariusz). W dniu 12 września 1997 r. zawarta została przez koncesjonariusza z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej umowa koncesyjna¹. Była ona następnie zmieniana aneksami z dnia 29 października 1999 r., z 28 lipca 2000 r., z 30 października 2000 r. (karta 9 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (tekst jednolity - Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192 ze zm.), w brzmieniu obowiązującym w chwili zawarcia umowy z dnia 30 października 2000 r., koncesjonariusz zobowiązany był do utrzymania autostrady według standardów określonych w przepisach prawa i umowie (art. 57 pkt 5). Ponadto umowa koncesyjna powinna określać w szczególności zobowiązania koncesjonariusza do:

- zachowania nieprzerwanej dostępności do autostrady i jej przejezdności (art. 62 ust. 1 pkt 7 b ww. ustawy),
- zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników (art. 62 ust. 1 pkt 7c ww. ustawy).

Zgodnie z obecnym brzmieniem ww. ustawy umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady powinna określać w szczególności zobowiązania spółki do:

- zachowania nieprzerwanej dostępności do autostrady i jej przejezdności (art. 63 pkt 9b ww. ustawy),
- zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników (art. 63 pkt 9c ww. ustawy).

Postanowienia umowy koncesyjnej, zgodnie z ww. przepisami, zawierały zapisy, zgodnie z którymi [tajemnica przedsiębiorstwa - § 1 załącznika do decyzji]. Ponadto postanowiono, że [tajemnica przedsiębiorstwa - § 2 załącznika do decyzji] (karta 46 i 47 akt adm. RPZ – 410/5/04/BT/). Opracowanie „Zakres Usług w Dziedzinie Eksploatacji

¹ Obecnie, w związku z przepisem art. 14 pkt 20 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – *Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej*, która weszła w życie 21 sierpnia 2004 r., wyrażenie „umowa koncesyjna” zostało zastąpione wyrażeniem „umowa o budowę i eksploatację” albo „umowa o wyłącznie eksploatację autostrady”. Zgodnie z przepisem art. 72 ust. 2 ww. ustawy umowy koncesyjne zawarte przed dniem wejścia w życie ww. ustawy na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* stają się umowami o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

i Utrzymania” z dnia 11 lipca 1997 r. stanowiące część załącznika N do umowy koncesyjnej zawierało także postanowienie, zgodnie z którym [tajemnica przedsiębiorstwa - § 3 załącznika do decyzji]. Zapisy ww. opracowania stanowiły, że [tajemnica przedsiębiorstwa - § 4 załącznika do decyzji] (karta 47 i 48 oraz 82 i 83 akt adm. RPZ – 410/5/04/BT/). Na koncesjonariusza nałożono więc szereg ustawowych oraz umownych obowiązków odnoszących się do zapewnienia bezpieczeństwa na autostradzie i organizacji pomocy drogowej.

Obowiązki w zakresie eksploatacji i utrzymania obiektów autostrady płatnej A2 koncesjonariusz – Autostrada Wielkopolska S. A. – na podstawie umowy koncesyjnej – wykonuje przy pomocy spółki eksploatacyjnej. Spółką tą jest Autostrada Eksploatacja S. A. z siedzibą w Poznaniu. Na mocy zawartej z koncesjonariuszem w dniu 30 października 2000 r. umowy, Autostrada Eksploatacja S.A. przyjęła ona na siebie obowiązki w zakresie eksploatacji i utrzymania obiektów autostrady płatnej A2. Jednym z podstawowych obowiązków spółki jest zarządzanie ruchem i reagowanie na wypadki. Zgodnie z postanowieniami ww. umowy spółka eksploatacyjna będzie [tajemnica przedsiębiorstwa - § 5 załącznika do decyzji]. Spółka eksploatacyjna zobowiązała się także, iż [tajemnica przedsiębiorstwa - § 6 załącznika do decyzji]. W zakresie bezpieczeństwa i kontroli ruchu spółka podjęła natomiast zobowiązanie, że [tajemnica przedsiębiorstwa - § 7 załącznika do decyzji]. Ponadto zapisano, że [tajemnica przedsiębiorstwa - § 8 załącznika do decyzji] (karta 49 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Do umowy ze spółką eksploatacyjną zostały ponadto przeniesione z umowy koncesyjnej postanowienia dotyczące [tajemnica przedsiębiorstwa - § 9 załącznika do decyzji] (karta 50 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Autostrada Eksploatacja S.A. zapewniła jednocześnie, w umowie ze spółką Autostrada Wielkopolska S.A. (koncesjonariusz), że [tajemnica przedsiębiorstwa - § 10 załącznika do decyzji] (karta 50 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

W wykonaniu ww. zobowiązań wynikających z umowy zawartej z koncesjonariuszem Spółka Autostrada Eksploatacja zawarła z przedsiębiorcami będącymi pozostałymi stronami przedmiotowego postępowania antymonopolowego umowy, których przedmiotem było zobowiązanie tych przedsiębiorców do świadczenia na autostradowej obwodnicy Poznania usług pomocy drogowej „w zakresie napraw i holowania pojazdów o ciężarze całkowitym do 3,5 tony włącznie lub powyżej 3,5 tony”. W dniu 12 września 2003 r. Autostrada Eksploatacja S. A. zawarła umowę z:

- Andrzejem Mocydlarzem prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą „POLHOL” Zakład Usług Motoryzacyjnych i Transportowych, Pomoc drogowa – umowa nr 1/K/2003/ (karty 36-41 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/),
- Marianem Charą prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą „INTER-HOL” – Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA” – umowa nr 2/K/2003 (karty 42-47 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/),
- Romanem Persem prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą Auto Handel Pers – umowa nr 4/K/2003 (karty 48-53 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Natomiast w dniu 2 października 2003 Autostrada Eksploatacja S. A. zawarła umowę ze spółką Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna – umowa nr 3/K/2003 (karty 54-59 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

W umowach wyraźnie zaznaczono, że ww. przedsiębiorcom nie przysługuje prawo wyłączności w zakresie świadczenia usług pomocy drogowej na autostradowej obwodnicy Poznania (§ 1 pkt 3 umów). Umowy, zgodnie z § 12 pkt 1, zawarte zostały na czas

nieokreślony. W umowach nie przewidziano także jakichkolwiek świadczeń pieniężnych na rzecz spółki Autostrada Eksploatacja.

W toku postępowania ustalono, że usługi pomocy drogowej na autostradowej obwodnicy Poznania świadczone są przede wszystkim przez jednostki wezwane w tym celu przez użytkownika autostrady. Działalność w zakresie usług pomocy drogowej, na terenie aglomeracji poznańskiej, prowadzi co najmniej kilkudziesięciu przedsiębiorców (karty 90-101 oraz 112-117 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/). Zgodnie z wyjaśnieniami spółki Autostrada Eksploatacja, w losowo wybranym przez organ antymonopolowy okresie, tj. od 10 września 2003 roku do 3 grudnia 2004 roku odnotowano 544 zdarzenia, w których konieczne było skorzystanie przez użytkownika tego odcinka autostrady z usług pomocy drogowej. W 468 przypadkach (86 %) użytkownicy autostrady skorzystali z usług wybranej, wezwanej przez siebie pomocy drogowej lub samodzielnie dokonali drobnej naprawy pojazdu (karty 53 oraz 57-66 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/)². Fakt świadczenia nieznacznej ilości usług pomocy drogowej przez przedsiębiorców będących stronami umów zawartych ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. potwierdzają sami przedsiębiorcy – strony postępowania antymonopolowego. Według Mariana Chary, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „INTER-HOL” – Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA”, w okresie od 12 września 2003 roku do 6 grudnia 2004 roku, na autostradowej obwodnicy Poznania, tylko 20 razy wykonywał usługi pomocy drogowej, w związku umową, zawartą ze spółką eksploatacyjną (karta 104 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Podobnie wskazuje spółka Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna. Jej zdaniem od początku współpracy ze spółką Autostrada Eksploatacja S. A. świadczyła ona usługi pomocy drogowej na ww. odcinku autostrady A2 jedynie kilkanaście razy (karta 99 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Użytkownik autostrady, zgodnie z wyjaśnieniami spółki Autostrada Eksploatacja, musi zapewnić, że wezwana przez niego pomoc drogowa pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania. Możliwe jest także dokonanie przez wezwaną przez użytkownika pomoc drogową drobnych napraw, pod warunkiem, że nie będą trwały dłużej niż 20 minut. Warunki te wynikają z umowy koncesyjnej i zostały powtórzone w umowie z dnia 30 października 2000 roku, zawartej przez Autostradę Wielkopolską S. A. ze spółką Autostrada Eksploatacja S. A. O obowiązku zachowania ww. czasu na przyjazd wybranej pomocy drogowej i czasu naprawy patrol autostradowy zawiadamia użytkowników autostrady (karty 31 i 32 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/).

Jeżeli użytkownik nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania patrol autostradowy proponuje skorzystanie z usług jednego z przedsiębiorców świadczącego usługi pomocy drogowej, z którym spółkę Autostrada Eksploatacja S. A. łączy stosowna umowa (karty 32 i 121 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/ oraz 54 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Umowy takie, jak wyżej wskazano, Autostrada Eksploatacja S. A. zawarła z pozostałymi stronami niniejszego postępowania antymonopolowego.

² Zestawienie prowadzone przez spółkę Autostrada Eksploatacja S. A., dotyczące liczby interwencji na ww. odcinku autostrady, cechuje wysoka szczegółowość. Obejmuje ono datę zdarzenia wymagającego udzielenia pomocy drogowej, miejsce zdarzenia, typ pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu, godzinę powiadomienia o zdarzeniu oraz informację czy pomoc została udzielona przez jednego z czterech przedsiębiorców, z którymi spółka eksploatacyjna zawarła umowy czy też przez przedsiębiorcę wybranego i wezwanego bezpośrednio przez użytkownika autostrady.

Zgodnie z wyjaśnieniami, spółka Autostrada Eksploatacja S. A., nie ma żadnego wpływu na wybór podmiotu świadczącego usługę pomocy drogowej w przypadku, gdy użytkownik przyjmuje propozycję złożoną przez patrol autostradowy. Przedsiębiorcy zobowiązani na podstawie umów do świadczenia na autostradowej obwodnicy Poznania usług pomocy drogowej w zakresie napraw i holowania pojazdów stworzyli we własnym zakresie system organizacyjny (tzw. centrum zgłoszeniowe „Holownik”) zapewniający natychmiastową reakcję zgodnie z opracowanym przez nich systemem dyżurów (karta 25, 34, 121 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/ oraz 53 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Patrol autostradowy kontaktuje się więc tylko z centrum zgłoszeniowym, które samo decyduje, który z przedsiębiorców udzieli użytkownikowi pomocy. W okresie od 10 września 2003 roku do 3 grudnia 2004 roku przedsiębiorcy (strony postępowania), których ze spółką Autostrada Eksploatacja łączy ww. umowy, udzielili pomocy drogowej na powyższych zasadach 76 razy, podczas gdy zdarzeń drogowych, w których konieczne było udzielenie pomocy odnotowano 544 (karta 53 akt adm. RZP-410/5/04/BT/).

Jeżeli użytkownik nie korzysta z własnej (wybranej) pomocy drogowej lub okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania, a ponadto odmawia skorzystania z pomocy oferowanej przez patrol autostradowy (udzielenia mu pomocy drogowej przez przedsiębiorcę, którego ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa), uznaje się, że pojazd został pozostawiony w miejscu gdzie jest to zabronione³ i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu. Uznaje się więc, że zachodzi sytuacja wskazana w przepisie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity - Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.) – karta 33 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/. W takim przypadku pojazd jest usuwany z drogi na koszt właściciela. Decyzję o usunięciu pojazdu podejmuje Policja lub Straż Miejska. W przypadku zaistnienia ww. sytuacji patrol autostradowy wzywa Policję. Zgodnie z przepisem art. 130a ust. 5 i 6 ww. ustawy, pozostawiony pojazd był usuwany z drogi przez jednostkę wyznaczoną przez starostę i umieszczany na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Wysokość opłat ustala rada powiatu.

Powyższa procedura usuwania pojazdów przez jednostki wyznaczone przez starostę funkcjonowała do dnia 30 czerwca 2006 r. W tym bowiem dniu przepisy art. 130a ust. 5 i ust. 6 zd. 1 straciły, w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 czerwca 2005 r., sygn. akt K 23/04, Dz. U. 2005 Nr 109, poz. 925, moc obowiązującą. Przesłanką uznania ww. przepisów przez Trybunał za niezgodne z art. 2 oraz 22 Konstytucji RP był brak należytej „określoności” przepisów tj. brak jakichkolwiek materialnych przesłanek, którymi starostowie mogliby się kierować przy wyznaczaniu jednostki usuwającej pojazd oraz parkingu, na który umieszcza się usunięty pojazd. Zastrzeżenia Trybunału nie budziła natomiast sama decyzja ustawodawcy o przyznaniu organowi samorządu terytorialnego kompetencji do wyznaczania podmiotów gospodarczych uprawnionych do usuwania pojazdów z drogi w sytuacjach, o których mowa w Art. 130a ust. 1 i 2 ww. ustawy, jak i prowadzenia parkingu strzeżonego, na którym umieszczane są usuwane pojazdy. Trybunał nie zakwestionował także uprawnienia rady powiatu do ustalania opłat za usunięcie i parkowanie pojazdu.

³ Przepis art. 49 ust. 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zabrania zatrzymywania się lub postoju na autostradzie lub drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Ponadto jeżeli unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn technicznych, kierujący pojazdem jest obowiązany usunąć pojazd z jezdni oraz ostrzec innych uczestników ruchu – art. 49 ust. 3 zd. 2 ww. ustawy.

W celu wyznaczenia przedsiębiorców usuwających pojazdy w ww. trybie Starosta Poznański oraz Prezydent Miasta Poznania (Poznań jest miastem na prawach powiatu) wspólnie, w końcu kwietnia 2003 r., wystosowali „zaproszenie do składania ofert na usługi holownicze i parkingowe” (karty 12-17 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/). Zaznaczyć należy, że wybór ofert nie odbywał się w trybie ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (tekst jednolity - Dz. U. 2002 Nr 72, poz. 664 ze zm.), albowiem nie było takiego obowiązku. Starosta na podstawie art. 130a ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* wyznaczał jednostki uprawnione do usuwania pojazdów w sytuacjach określonych w art. 130a ust. 1-3 ww. ustawy. Należy zauważyć, że brak było w przepisie art. 130a ust. 5 ww. ustawy materialnych przesłanek determinujących treść rozstrzygnięć podejmowanych przez starostę co do wyznaczenia przedsiębiorcy usuwającego pojazdy z dróg i prowadzącego parking strzeżony. W zaproszeniu, o którym mowa powyżej określono warunki, które powinni spełniać przedsiębiorcy ubiegający się o wyznaczenie ich przez ww. organy do usuwania pojazdów w trybie art. 130a ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Wśród nich znalazł się obowiązek posiadania, przez przedsiębiorców ubiegających się o wyznaczenie, pięciu sztuk holowników do 3,5 tony (dopuszczalnej masy całkowitej – dmc), dwóch sztuk holowników powyżej 3,5 tony (dmc), dźwigu o udźwigu powyżej 5 ton (dmc) czy też samochodu ciężarowego do ładunku towarów pow. 3,5 tony (dmc). Przedsiębiorcy przystępujący do postępowania zobowiązani byli wykonywać usługi pomocy drogowej własnym sprzętem, przy pomocy pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. Musieli także legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowej, o którym mowa w art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o *transporcie drogowym* (Dz. U. 2001 nr 125, poz. 1371 ze zm.). Nie mogli mieć także zaległości w uiszczaniu podatków, opłat i składek na rzecz urzędu skarbowego, urzędu gminy oraz Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (karta 13 i 14 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/). Dodatkowym warunkiem było posiadanie parkingu spełniającego określone warunki techniczne oraz przestrzenne (np. 100 miejsc parkingowych). Oczywiście było więc, że tylko niektórzy spośród przedsiębiorców świadczących na terenie powiatu poznańskiego usługi pomocy drogowej spełniali ww. kryteria. Byli to przedsiębiorcy dysponujący najlepszym sprzętem oraz największym potencjałem i doświadczeniem. Oferty należało składać do dnia 14 maja 2003 r. (karta 16 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/). Spośród złożonych ofert wybrano cztery.

Po złożeniu ofert uchwałą Rady Miasta Poznania⁴ nr XXVI/178/IV/2003 z dnia 15 lipca 2003 r. ustalono wysokość opłat za usunięcie i parkowanie pojazdów na obszarze na obszarze Miasta Poznania – jako miasta na prawach powiatu. Ustalono, iż:

- opłata ryczałtowa za usuwanie, w ww. przypadkach, samochodu osobowego i ciężarowego (do 3,5 dmc) wynosi 350,00 PLN,
- dodatkowo za każdą roboczo – godzinę, w przypadku samochodu osobowego, opłata wynosi 50,00 PLN,
- za jedną godzinę parkowania samochodu osobowego opłata wynosi 6,00 PLN, natomiast opłata za 1 dobę parkowania wynosi 25,00 PLN.

W przypadku usuwania samochodu osobowego i ciężarowego powyżej 3,5 dmc opłaty te wynoszą odpowiednio:

- 670,00 PLN za usunięcie,
- dodatkowo za każdą roboczo – godzinę 120,00 PLN,
- za jedną godzinę parkowania takiego samochodu 10,00 PLN, natomiast za jedną dobę parkowania 40,00 PLN.

⁴ Zgodnie z przepisem art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o *samorządzie powiatowym* (tekst jednolity – Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592 ze zm.) rada miasta sprawuje funkcję organu powiatu w miastach na prawach powiatu.

- opłata za użycie specjalistycznego sprzętu do usuwania pojazdu wynosi 720,00 PLN,
- a dodatkowo opłata za każdą roboczno – godzinę pracy w przypadku użycia takiego sprzętu to 300,00 PLN (karta 18v akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Opłaty dokładnie w takiej samej wysokości ustaliła Rada Powiatu Poznańskiego Uchwałą nr XI/90/II/2003 z dnia 30 września 2003 r. (karta 19 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Z uzasadnień do ww. uchwał wynika, że ustalenie wysokości opłat za usuwanie i parkowanie pojazdów nastąpiło w drodze ustalenia średniej wysokości opłat za usuwanie pojazdów, zaproponowanych przez czterech wybranych przedsiębiorców. Wysokość opłat uzależniono natomiast od rodzaju użytego do realizacji usługi sprzętu technicznego. Została ona zaakceptowana przez wszystkich przedsiębiorców wybranych w toku postępowania konkursowego (karta 218 oraz 221 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Na podstawie art. 130a ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* Starosta Poznański oraz Prezydent Miasta Poznania – jako organ powiatu w mieście na prawach powiatu, w dniu 18 lipca 2003 r., wspólnie, na podstawie deklaracji współpracy z dnia 19 lutego 2003 r. „w zakresie wyznaczania parkingów i jednostek odholowujących pojazdy w przypadku ich usuwania”, wyznaczyli przedsiębiorców do usuwania pojazdów w trybie art. 130a ww. ustawy. Są to następujący przedsiębiorcy (karty 20-23 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/):

- Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna, z siedzibą w Wysogotowie przy ulicy Skórzewskiej 8,
- Marian Chara, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „INTER-HOL” – Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA” z siedzibą w Poznaniu przy ulicy Grzybowej 31,
- Andrzej Mocydlarz, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „POLHOL” Zakład Usług Motoryzacyjnych i Transportowych, Pomoc drogowa, z siedzibą w Poznaniu przy ulicy Ptasiej 26,
- Roman Pers, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Auto Handel Pers, z siedzibą w Suchym Lesie przy ulicy Szkółkarskiej 113.

Z powyżej wskazanymi przedsiębiorcami Prezydent Miasta Poznania w dniu 19 sierpnia 2003 r., zawarł dodatkowo umowy (karta 24 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Autostrada Eksploatacja S. A. zawarła więc umowy, w których przedmiotem było zobowiązanie do świadczenia na autostradowej obwodnicy Poznania usług pomocy drogowej „w zakresie napraw i holowania pojazdów o ciężarze całkowitym do 3,5 tony włącznie oraz powyżej 3,5 tony” z tymi samymi podmiotami, które zostały wyznaczone przez Starostę Poznańskiego i Prezydenta Miasta Poznania do usuwania pojazdów w trybie art. 130a ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Zgodnie z wyjaśnieniami spółki Autostrada Eksploatacja, przed uruchomieniem każdego kolejnego odcinka autostrady A2 zwraca się ona do starostów powiatów, przez które przebiega autostrada A2, o udostępnienie listy podmiotów wyznaczonych do usuwania pojazdów i ich parkowania, zgodnie z art. 130a ww. ustawy. Po uzyskaniu powyższych informacji spółka składa tym przedsiębiorcom ofertę współpracy, a następnie zawiera z nimi odpowiednie umowy. Zdaniem spółki Autostrada Eksploatacja podmioty wyznaczone przez starostów dają rękojmię wysokiej jakości świadczonych usług pomocy drogowej. Wynika to przede wszystkim z faktu, że posiadają specjalistyczny sprzęt, potencjał i doświadczenie. Starosta powiatu podejmuje bowiem decyzję o wyznaczeniu przedsiębiorcy mającego usuwać pojazdy lub prowadzić parking biorąc pod uwagę przepisy rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków

*technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*⁵ (karta 34 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/ oraz karta 51 akt adm. RPZ – 410/5/04/BT/). W przedmiotowej sprawie ww. przedsiębiorcy zostali wyłonieni przez spółkę Autostrada Eksploatacja S. A bez przeprowadzania jakiegokolwiek przetargu. Spółka wystąpiła jedynie do Starosty Poznańskiego oraz Prezydenta Miasta Poznania o przekazanie listy podmiotów wyznaczonych do usuwania pojazdów w trybie art. 130 a ustawy *Prawo o ruchu drogowym* i następnie zaproponowała tym przedsiębiorcom, na swoich warunkach, zawarcie umów, których przedmiotem było ich zobowiązanie do świadczenia na autostradowej obwodnicy Poznania usług pomocy drogowej (karta 34 akt adm. RPZ-400/30/04/BT/).

W toku postępowania stwierdzono, iż w umowach zawartych przez spółkę Autostrada Eksploatacja S. A. z ww. przedsiębiorcami świadczącymi usługi pomocy drogowej, strony tych umów ustaliły, iż „za świadczone usługi Kontrahent będzie pobierał opłaty w wysokości określonej w aktualnie obowiązującym cenniku” - § 3 pkt 1 umów. Natomiast „opłaty obowiązujące w obszarze obwodnicy Poznania określa załącznik nr 3 do umowy” - § 3 pkt 2 umów (karty 37, 43, 49, 55 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Stawki obowiązujące na autostradzie A2 (w granicach Miasta Poznania), określone w załączniku nr 3 do umów, za usługi pomocy drogowej świadczone przez przedsiębiorców, których z spółką Autostrada Eksploatacja S. A. łączy opisany powyżej stosunek prawny, są takie same jak w Uchwale Rady Miasta Poznania nr XXVI/178/IV/2003 z dnia 15 lipca 2003 roku oraz w Uchwale Rady Powiatu Poznańskiego nr XI/90/II/2003 z dnia 30 września 2003 roku (karty 125-126, 154-155, 163-164, 173-174 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Dodatkowo strony umów w ww. załączniku, ustaliły tzw. opłaty za usługi warsztatowe pobierane przez kontrahenta (tzn. przedsiębiorcę świadczącego usługi pomocy drogowej) od użytkowników autostradowej obwodnicy Poznania. I tak za:

- holowanie pojazdów o całkowitej dopuszczalnej masie do 3,5 tony włącznie, poza obszarem autostradowej obwodnicy Poznania – 4,80 PLN za 1 km i powrót 4,20 PLN za 1 km,
- holowanie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 16 ton włącznie, poza obszarem autostradowej obwodnicy Poznania – 8,50 PLN za 1 km,
- holowanie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton, lecz bez naczepy, poza obszarem autostradowej obwodnicy Poznania – 11,00 PLN za 1 km,
- holowanie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton z naczepą, poza obszarem autostradowej obwodnicy Poznania – 12,00 PLN za 1 km,
- holowanie zespołu z ładunkiem – 18,00 PLN za 1 km,
- holowanie autobusu – 18,00 PLZ za 1 km,
- drobne naprawy na pasie awaryjnym trwające do 20 minut – 42,00 PLN (w tym przypadku dolicza się opłatę za dojazd w wysokości 150,00 PLN),
- usługi dźwigowe o udźwigu do 20 ton – 360,00 PLN za godzinę,
- usługi dźwigowe o udźwigu powyżej 20 ton do 40 ton – 732,00 PLN za godzinę.

Ponadto w stosunkach pomiędzy stronami zawartych umów, dotyczących świadczenia usług zakresie napraw i holowania pojazdów o ciężarze całkowitym do 3,5 tony włącznie lub powyżej 3,5 tony, obowiązywały „zasady świadczenia usług pomocy drogowej i wypadkowej na autostradzie A2”, określone w załączniku nr 4 do tych umów (karty 325-352 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Zgodnie z tymi zasadami, usługi pomocy drogowej na autostradzie A2, w tym na autostradowej obwodnicy Poznania, mogą być świadczone jedynie przez podmioty wyznaczone w tym celu przez odpowiednich starostów powiatów (karta 328 akt adm. RPZ –

⁵ Dz. U. 2003 nr 32, poz. 262 ze zm.

400/30/04/BT/). Zaznaczyć należy, że chodzi tutaj nie o tzw. administracyjne usuwanie pojazdu z drogi publicznej (w trybie przepisie art. 130a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*) ale o świadczenie usług pomocy drogowej w sytuacji, w której użytkownik nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania, a patrol autostradowy proponuje skorzystanie z usług z jednego z przedsiębiorców świadczącego usługi pomocy drogowej, z którym spółkę Autostrada Eksploatacja S. A. łączy stosowna umowa. Artykuł 3 ww. zasad stanowi, że: „taryfa opłat jest uzgadniana przez Operatora (tj. spółkę eksploatacyjną) i obowiązuje na całej autostradzie” (karta 330 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Wśród warunków wskazano, że kontrahent (przedsiębiorca świadczący usługi pomocy drogowej) „będzie stosować się do finansowych warunków interwencji określonych oficjalną taryfą cenową zatwierdzoną przez Koncesjonariusza, na którą składa się stały składnik wynagrodzenia (za naprawy doraźne i holowanie) oraz ceny jednostkowe (za dodatkowe holowanie do miejsca wskazanego przez Klienta lub inne usługi niż określone w cenniku). Ceny za udzielenie pomocy drogowej winny być wywieszane we wszystkich pojazdach pomocy drogowej i okazywane klientom (tj. osobom korzystającym z usług Kontrahenta) na życzenie. Na każdą interwencję będzie opiewać faktura, z kopią dla Spółki Eksploatacyjnej (dla celów kontroli)” – karta 331 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/.

Przedmiotowy załącznik określa także sankcje za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań określonych w umowie. Zgodnie z Artykułem 4 – Sankcje – pkt 1 Spółka Eksploatacyjna może udzielić Kontrahentowi oficjalnego ostrzeżenia w razie nieprzestrzegania przez niego jednej z wymaganych zasad, a w szczególności jeśli Kontrahent „nie stosuje się do uprzednio uzgodnionych stawek cennikowych”. Jeśli Kontrahent zignoruje takie ostrzeżenie Autostrada Eksploatacja S. A. może zawiesić wykonywanie umowy (Artykuł 4 pkt 2). Z powodu nieprzestrzegania przez Kontrahenta jednego z postanowień zasad określonych w Załączniku nr 4 (w tym dotyczących cen usług pomocy drogowej) możliwe jest także odstąpienie od umowy przez spółkę eksploatacyjną (karta 332 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Przedsiębiorca świadczący użytkownikowi autostrady usługę pomocy drogowej obowiązany jest poinformować go o koszcie usługi (o taryfie opłat) oraz udzielić szczegółowych wyjaśnień dotyczących składników ceny usługi – artykuł 9 (karta 338 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/). Artykuł 16 ww. zasad stanowi także, że „warunki finansowe są ustalane oficjalnym cennikiem rady powiatu obejmującym stały składnik wynagrodzenia oraz koszty jednostkowe. Cennik należy wywiesić do wglądu we wszystkich pojazdach pomocy drogowej oraz wydawać użytkownikom autostrady” (karta 345 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Zgodnie ze złożonym oświadczeniem Autostrada Eksploatacja S. A. nigdy nie stosowała wobec stron umowy żadnych sankcji. Przeprowadzono natomiast kilka kontroli wykonywania postanowień umowy. Drobne „niedociągnięcia”, ujawnione w czasie tych kontroli, nie stanowiły jednak podstawy do wyciągania jakichkolwiek sankcji określonych w umowie (karta 53 oraz 89-92 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Potwierdzają to także zgodnie inne strony postępowania (karty 98, 104, 110, 123 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Odnosząc się do zarzutu zawarcia zakazanego porozumienia cenowego Autostrada Eksploatacja S. A. przyznała, iż w § 3 umów zawartych z pozostałymi stronami postępowania antymonopolowego zamieszczone zostały postanowienia dotyczące cen stosowanych przez jednostki pomocy drogowej za usługi pomocy drogowej. Wyraziła jednak pogląd, że umowy zawarte z pozostałymi stronami postępowania antymonopolowego nie stanowią porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku świadczenia usług pomocy drogowej,

polegającego na ustalaniu cen za świadczone usługi (karta 54 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Przyjęcie przez strony zawartych umów wysokości stawek za ww. usługi nie było, zdaniem strony, jej samodzielną inicjatywą, lecz konsekwencją obowiązków nałożonych na spółkę w umowie zawartej z Koncesjonariuszem – spółką Autostrada Wielkopolska S. A. – w dniu 30 października 2000 r. Powyższe obowiązki są, w zasadzie, powtórzeniem obowiązków nałożonych w umowie z dnia 12 września 1997 r. na Koncesjonariusza przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Strona przyznała także, że stawki opłat za udzielenie pomocy drogowej zostały ustalone w oparciu o Uchwałę Rady Miasta Poznania nr XXVI/178/IV/2003 z dnia 15 lipca 2003 r. oraz w Uchwałę Rady Powiatu Poznańskiego nr XI/90/II/2003 z dnia 30 września 2003 r. (karta 51 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Godnym podkreślenia, w ocenie Autostrady Eksploatacja S. A., jest fakt, że użytkownik autostrady nie ma obowiązku korzystania z usług pomocy drogowej, świadczonych przez przedsiębiorców, z którymi ma ona zawarte umowy. Nie ma także obowiązku, w przypadku korzystania z tych usług, zawarcia z nimi umowy o świadczenie usług pomocy drogowej w cenie określonej w cenniku. Ceny w nim ustalone mają bowiem charakter cen maksymalnych i użytkownicy autostrady są uprawnieni do negocjacji w zakresie wysokości ceny (karta 52 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Takie same stanowisko przedstawiały pozostałe strony postępowania antymonopolowego (karty 98, 104-105, 123 akt adm. RPZ - 410/5/04/BT/).

Zdaniem spółki Autostrada Eksploatacja z określonych przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. 2001 Nr 110, poz.1192 ze zm.) i postanowień zarówno umowy koncesyjnej, zawartej w dniu 12 września 1997 r. przez Autostradę Wielkopolską S. A. (koncesjonariusz) z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej, jak i z umowy zawartej w dniu 30 października 2000 r. przez Autostradę Wielkopolską S. A. ze spółką Autostrada Eksploatacja S. A. wynikał obowiązek zawarcia z podmiotami świadczącymi usługi pomocy drogowej odpowiednich umów i ustalenia w nich oficjalnych cenników. W opinii spółki za pomocą tych podmiotów mogła wypełnić obowiązki nałożone na nią przez przepisy ustawy *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*, w brzmieniu obowiązującym w chwili zawarcia umowy z koncesjonariuszem (umowa z dnia 30 października 2000 r.). Przyjmując opisany powyższej system działania pomocy drogowej na autostradowej obwodnicy Poznania, spółka eksploatacyjna miała na celu zapewnienie niezwłocznego usuwania uszkodzonych pojazdów, sprawnego przebiegu akcji ratowniczej i bezpieczeństwa wszystkich użytkowników autostrady (karta 34 akt adm. RPZ – 400/30/04/BT/).

Zdaniem spółki Autostrada Eksploatacja celem ustanowienia w umowie cennika było „zapewnienie użytkownikom autostradowej obwodnicy Poznania jednolitego, wyrównanego poziomu kosztów ponoszonych w razie konieczności korzystania z usług jednostek pomocy drogowej”. Chodzi tutaj oczywiście o sytuacje, w których użytkownicy nie korzystają z wybranej i wezwanej przez siebie pomocy drogowej. Brak takiego cennika, zdaniem strony, „mógł doprowadzić do sytuacji, w której przedsiębiorcy objęci umowami zawartymi ze Spółką, oferowaliby użytkownikom skrajnie różne ceny. Taka z kolei praktyka byłaby sprzeczna nie tylko z powołanymi wyżej Umową Koncesyjną i Umową ze Spółką Eksploatacyjną, ale także powodowałaby niezadowolenie użytkowników autostrady” (karta 52 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Strona podkreślała także, że przedmiotowe umowy „(...) zostały zawarte wyłącznie w interesie użytkowników autostrady i w celu zapewnienia im bezpieczeństwa oraz wysokiego standardu usług pomocy drogowej po cenach ustalonych na możliwie najniższym poziomie”. Zdaniem spółki o priorytetowym traktowaniu użytkowników autostrady i dbałości o ich interesy świadczy fakt, że z tytułu świadczonych

przez pozostałe strony postępowania antymonopolowego usług pomocy drogowej nie osiąga ona żadnych korzyści finansowych (karta 51 i 55 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Pozostałe strony postępowania antymonopolowego tzn. poza spółką Autostrada Eksploatacja S. A., w odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego, nie ustosunkowały do zarzutu zawarcia zakazanego porozumienia określonego w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*, odpowiadając jedynie na zadane w zawiadomieniu pytania. Strony wyraźnie wskazały (poza Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna), że ceny ustalone w cenniku, będącym załącznikiem do umów zawartych ze spółką Autostrada Eksploatacja S. A., są takie same jak te, które ustaliła Rada Powiatu Poznańskiego oraz Rada Miasta Poznania (karty 98-99, 104-105, 110, 123- 124 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Spółka Autostrada Eksploatacja S. A., pismem z dnia 4 stycznia 2005 r., poinformowała, że umowy zawarte ze stronami niniejszego postępowania antymonopolowego dnia 12 września i 2 października 2003 r. zostały rozwiązane z dniem 28 grudnia 2004 r.. W nowych umowach, zawartych przez ww. spółkę z pozostałymi stronami postępowania antymonopolowego, w dniu 29 grudnia 2004 r., wprowadzono zmianę dotyczącą całego § 3. Stanowił on w ust. 1, że „za świadczone usługi Kontrahent będzie pobierał opłaty w wysokości określonej w aktualnie obowiązującym cenniku”. Obecnie § 3 ust. 1 stanowi, że „za usługi świadczone w sytuacjach określonych w art. 50a i art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz. U. Nr 58, poz. 515 ze zm.) Kontrahent będzie pobierał opłaty nie wyższe niż określone w aktualnie obowiązujących cennikach, uchwalonych przez właściwy organ administracji, stanowiących załączniki nr 2 i 3 do umowy”. Zdaniem spółki Autostrada Eksploatacja S. A. zmiany dotyczą więc „określenia charakteru cen za usługi pomocy drogowej i wskazania podstaw prawnych do ich stosowania” (karta 210 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). Jednocześnie w § 3 ust. 2 nowych umów wskazano, że „opłaty określone w ust. 1 ulegać będą zmianom stosownie do treści uchwał organów, o których mowa w ust. 1. Zmiany wysokości opłat nie wymagają wypowiedzenia niniejszej umowy i nie stanowią jej zmiany. Kontrahent zobowiązuje się zawiadomić Operatora (spółkę Autostrada Eksploatacja S. A.) o każdej zmianie opłat, wprowadzonej przez podmiot wskazany w ust. 1”. Ponadto w §3 zmieniono ust. 3, który obecnie stanowi, że „za świadczenie usług nie objętych cennikami, o których mowa w ust. 1 kontrahent pobierać będzie opłaty w wysokości uzgodnionej z użytkownikiem autostrady” (karty 212, 224, 236, 248 oraz 217-221, 229-233, 241-245, 253-257 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/). W § 9 postanowiono, że „Kontrahent jest zobowiązany do świadczenia usług pomocy drogowej na każdorazowe wezwanie Operatora, a w szczególności, gdy:

- a) użytkownik autostrady nie zapewnia pomocy drogowej we własnym zakresie,
- b) użytkownik nie gwarantuje czasu reakcji wymaganego przez operatora,
- c) zachodzą okoliczności opisane w art. 50a i 130a ustawy powołanej w § 3 ust. 1 umowy”.

Wyraźnie także zaznaczono w ust. 2 § 9 nowych umów, że „w razie odmowy skorzystania przez użytkownika z pomocy drogowej w sytuacjach opisanych w ust. 1, obecny na miejscu zdarzenia przedstawiciel którejkolwiek ze Stron zawiadamia Policję o zagrożeniu bezpieczeństwa na autostradzie” (karty 214, 226, 238, 250 akt adm. RPZ-410/5/04/BT/).

Nowe umowy, zawarte przez strony w dniu 28 grudnia 2004 r., nie przewidują już stosowania podręcznika „zasady świadczenia usług pomocy drogowej i wypadkowej na autostradzie A2”, który stanowił załącznik nr 4 do poprzednio obowiązujących umów. Nie

Sformatowane: Punktory i numeracja

jest on częścią nowych umów. Odpadła zatem możliwość stosowania sankcji w nim przewidzianych.

Oceniając przedstawiony stan faktyczny Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Norma prawna wynikająca z przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* stanowi, iż zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów. Zakaz ustanowiony w art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy ma zastosowanie zarówno do porozumień zawieranych pomiędzy konkurentami (porozumienia horyzontalne) jak i do porozumień dochodzących do skutku między partnerami rynkowymi działającymi na różnych szczeblach rynku (porozumienia wertykalne).

Poprzez porozumienia rozumie się, zgodnie z przepisem art. 4 pkt 4 ww. ustawy, między innymi umowy zawierane między przedsiębiorcami albo niektóre postanowienia tych umów. Kartel cenowy uznawany jest w doktrynie za najcięższe naruszenie prawa konkurencji (tzw. *hard – core restrictions*). Elementem, który najsilniej oddziałuje na stosunki konkurencyjne pomiędzy przedsiębiorcami, a jednocześnie wpływa na wybór ofert przez konsumentów jest bowiem cena. Konkurencja w zakresie cen pozwala na utrzymanie ich na możliwym do zaakceptowania przez konsumentów i konkurentów poziomie oraz wymusza na konkurentach wzrost efektywności i redukcję kosztów.⁶

Stronom postępowania antymonopolowego został postawiony zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, poprzez zawarcie porozumienia polegającego na ustaleniu w zawartych umowach w dniach 12 września oraz 2 października 2003 r. cen świadczonych usług, poprzez ustalenie stawek obowiązujących na autostradzie A2 za usługi holownicze i warsztatowe w obszarze obwodnicy Poznania.

Szeroka definicja porozumienia w ustawie *o ochronie konkurencji i konsumentów* pozwala na objęcie zakazami wynikającymi z przepisu art. 5 ww. ustawy wszelkich form skoordynowanych działań niezależnie funkcjonujących przedsiębiorców lub ich związków, wywołujących negatywne skutki rynkowe w postaci ograniczenia bądź wyeliminowania konkurencji⁷. Za porozumienia uznaje się przede wszystkim umowy lub niektóre postanowienia tych umów. Powyższa definicja porozumienia odpowiada więc w zasadzie cywilnoprawnemu pojęciu umowy. Do zaistnienia takiej umowy w obrocie towarowym koniecznym jest zatem złożenie przez strony zgodnych oświadczeń woli⁸. Porozumieniem może więc być dwu lub wielostronna czynność prawna, na mocy której przynajmniej jedna ze stron zobowiązuje się do określonego działania lub zaniechania, rezygnując tym samym z pełni lub części swej swobody działania na rzecz innej strony. Porozumienie nie wymaga szczególnej formy. Może dojść do skutku w formie pisemnej jak i ustnej⁹. Podkreśla się także, że uznanie za porozumienia także niektórych postanowień umów sprawia, że porozumienia

⁶ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*. Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71.

⁷ E. Modzelewska – Wąchał, op. cit. s. 38.

⁸ Ibidem, s. 44.

⁹ T. Skoczny, W. Springer, *Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów Wspólnot Europejskich, Urząd Antymonopolowy*, Warszawa 1996, s. 26.

mogą być zawarte w dowolnych, z punktu widzenia skutków dla ważności umowy, jej postanowieniach.

W przedmiotowej sprawie, bez wątplenia, mamy do czynienia właśnie z porozumieniem zawartym w formie pisemnej. Niektóre postanowienia zawartych umów można by kwalifikować jako zakazane na podstawie przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Postanowienia te dotyczą obowiązujących na autostradzie A2 stawek za świadczone usługi pomocy drogowej. Bezsprzecznym jest bowiem fakt, że Autostrada Eksploatacja S. A. zawarła w dniu 12 września 2003 r. z Andrzejem Mocydlarzem, Marianem Charą, Romanem Persem oraz w dniu 2 października 2003 r. ze spółką Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna umowy, w których z ich strony przedmiotem zobowiązania było świadczenie usług pomocy drogowej w cenie ustalonej w załączniku nr 3 określającym „stawki obowiązujące na autostradzie A2 za usługi holownicze i warsztatowe w obszarze obwodnicy Poznania”.

Mimo rozwiązania w dniu 28 grudnia 2004 r. umów zawartych przez spółkę Autostrada Eksploatacja S. A. z pozostałymi stronami postępowania antymonopolowego, porozumienie nadal funkcjonuje. Nowe umowy zawarte pomiędzy stronami przedmiotowego postępowania antymonopolowego w dniu 29 grudnia 2004 r. także zawierają postanowienia dotyczące cen za świadczone usługi pomocy drogowej. Odwołują się one już nie do „aktualnie obowiązującego cennika” (załącznik nr 3 do umów z 12 września i 2 października 2003 roku) ale do „cenników uchwalanych przez właściwy organ administracji”, które stanowią załącznik nr 2 i 3 do nowych umów. Porozumienie cenowe jest więc kontynuowane. Jest ono jednak nieco węższe niż ustanowione na mocy poprzednio obowiązujących umów (nie obejmuje cen za „usługi warsztatowe”).

Mimo, iż sankcje, przewidziane w załączniku nr 4 („Zasady świadczenia usług pomocy drogowej i wypadkowej na autostradzie A2”) do pierwotnie zawartych umów nie były nigdy zastosowane, to jednak gwarantowały, że strony raczej nie odstąpią od wspólnych uzgodnień cenowych. Były zatem elementem stabilizującym zawarte porozumienie.

Zawarte przez strony postępowania porozumienie jest porozumieniem wertykalnym. Zostało ono bowiem zawarte pomiędzy przedsiębiorcami działającymi na różnych szczeblach rynku. Spółka Autostrada Eksploatacja organizuje usługi pomocy drogowej, zleca te usługi, a pozostałe strony postępowania świadczą te usługi w sytuacji w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania i użytkownik przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa.

Należy także podkreślić, że stosownie do treści art. 5 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, zakazane jest już samo porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Zgodnie z poglądami judykatury „(...) dla uznania konkretnego działania albo zaniechania za przejaw praktyki monopolistycznej nie jest wcale konieczne, aby owo zachowanie wywołało skutki na rynku. Dla bytu praktyki monopolistycznej wystarczającym jest już bowiem sama możliwość wystąpienia na rynku negatywnych skutków będących przejawem ograniczenia konkurencji”.¹⁰ Także w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu przyjmuje się, że nie ma potrzeby brać pod uwagę

¹⁰ Wyrok Sądu Antymonopolowego z 15.07.1998 roku, XVII Ama 32/98.

rzeczywistych skutków porozumienia, jeżeli jego celem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji.¹¹ Ponadto wskazuje się, że nawet jeśli nie obserwowano stosowania w praktyce ustalonych cen, decyzje ustalające je miały na celu ograniczenie konkurencji¹².

Praktyki ograniczające konkurencję zawsze ujawniają się na określonym rynku właściwym. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, rynkiem właściwym – do którego odnosi się treść art. 5 ust. 1 tej ustawy – jest 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.

Rynkiem w ujęciu produktowym, zdaniem Prezesa Urzędu, jest świadczenie usług pomocy drogowej na autostradzie A – 2, w sytuacji w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania i użytkownik przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa. Świadczenie tych usług stanowi towar w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 6 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Usługi pomocy drogowej obejmują natomiast holowanie pojazdów, drobne naprawy pojazdów w pasie drogowym oraz usługi dźwigowe związane ze świadczeniem ww. usług.

Drugim elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, oznaczający obszar, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonych towarów są jednakowe dla wszystkich konkurentów. Zdaniem Prezesa Urzędu w przedmiotowej sprawie rynek jest ograniczony geograficznie do odcinka obwodnicy autostradowej Miasta Poznania. Na tym odcinku autostrady A2 przedsiębiorcy będący stronami umów ze spółką Autostrada Eksploatacja zobowiązali się świadczyć usługi pomocy drogowej.

Rynkiem właściwym w niniejszej sprawie, zdaniem Prezesa Urzędu, jest więc **lokalny rynek świadczenia usług pomocy drogowej na autostradzie A – 2, na obwodnicy Poznania, w sytuacji w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania i użytkownik przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa.**

Niezależnie od ww. rynku funkcjonuje, związany z nim, rynek organizowania usług pomocy drogowej na autostradzie A – 2, na obwodnicy Poznania, w sytuacji w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania i użytkownik przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez

¹¹ Wyrok ETS z dnia 13 .06.1966 roku w sprawach 56/64 i 58/64 *Consten GmbH und Gruding – Verkaufs – GmbH v Commission* [1966], ECR 299, Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom I, Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z lat 1962 – 1989, Opracowanie i wprowadzenie Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2004, s. 66 ; Por. wyrok ETS w sprawie C – 235/92 P *Montecatini* [1999], ECR I – 4539, par. 122; wyrok ETS w sprawie C – 277/87 *Sandoz Prodotti Farmaceutici v Commission* [1990] ECR I – 45; wyrok ETS w sprawie C – 219/95 *Ferriere Nord v Commission* [1997] ECR I – 4411, par. 14 i 15.

¹² Wyrok ETS z dnia 11.07.1989 roku w sprawie 246/86 *S.C. Belasco i inni v Commission* [1989] ECR 2117, Prawo konkurencji Wspólnoty (...) s. 487.

podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa. Na tym rynku spółka Autostrada Eksploatacja posiada pozycję monopolistyczną.

Równoległe do rynku właściwego w przedmiotowej sprawie funkcjonuje również lokalny rynek świadczenia usług pomocy drogowej, mający cechy rynku całkowicie opartego na regułach konkurencji. O fakcie istnienia takiego rynku świadczy przywoływane już wcześniej, szczegółowe zestawienie dotyczące ilości zdarzeń na autostradowej obwodnicy Poznania wymagających skorzystania z usług pomocy drogowej oraz doświadczenie życiowe. W okresie od 10 września 2003 r. do 3 grudnia 2004 r. zanotowano na nim 468 interwencji różnych innych podmiotów świadczących usługi pomocy drogowej, którzy zostali wybrani i wezwani bezpośrednio przez użytkownika autostrady. Wymiar geograficzny tego rynku ograniczony jest jedynie czasem dojazdu do użytkownika autostrady, który potrzebuje pomocy drogowej. Nie powinien on przekraczać 40 – 45 minut. Dlatego też ten rynek obejmowałby obszar, w którym zlokalizowane są przedsiębiorstwa mogące udzielić pomocy drogowej w tak ograniczonym czasie. Byłby to więc obszar aglomeracji poznańskiej i powiatu poznańskiego. W przeciwieństwie do wyznaczonego w niniejszej sprawie rynku właściwego rynek ten jest otwarty i w pełni konkurencyjny. W jego obrębie, co ustalono w toku postępowania wyjaśniającego, funkcjonuje co najmniej kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych świadczących usługi pomocy drogowej. Każdy użytkownik autostrady A2, w tym autostradowej obwodnicy Poznania, ma prawo wezwać wybrany przez siebie podmiot świadczący usługi pomocy drogowej.

Specyfika rynku właściwego powoduje, że konkurencja cenowa pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi na nim usługi pomocy drogowej nie istnieje. Sytuacja, w której znalazł się użytkownik autostrady, kiedy nie korzysta z wybranej przez siebie pomocy drogowej (np. ze względu na fakt, że nie zna lub nie może nawiązać kontaktu z pomocą drogową zlokalizowaną w okolicach Poznania) lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania, a on przystanie na propozycję udzielenia pomocy drogowej przez podmiot, który ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. łączy umowa, jest sytuacją przymusową. Nie ma on bowiem możliwości porównania różnych ofert (co jest także uzasadnione ze względu na bezpieczeństwo innych użytkowników autostrady) oraz wyboru oferty jego zdaniem najkorzystniejszej. Z kolei po stronie podaży przedsiębiorca mający świadczyć usługi pomocy drogowej w ww. sytuacji nie jest wybierany na podstawie wyboru dokonanego przez użytkownika autostrady lecz na podstawie innych przesłanek. O wyborze przedsiębiorcy mającego w konkretnej sytuacji udzielić pomocy drogowej decyduje powołane przez przedsiębiorców (strony postępowania), którzy zawarli ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A. umowy o świadczenie usług pomocy drogowej, centrum zgłoszeniowe „Holownik”. Wskazuje ono przedsiębiorcę mającego udzielić pomocy drogowej zgodnie z harmonogramem dyżurów, mając na uwadze w szczególności szybkość dojazdu pomocy drogowej do użytkownika autostrady. W takiej sytuacji nie działają podstawowe prawidłowości rynkowe, gdyż zmiana cen nie prowadzi w żaden sposób do zmiany popytu na usługę – interwencję podejmuje dyżurujący przedsiębiorca, nie zaś ten z nich, który oferuje najniższą cenę.

Przedsiębiorcy, którzy świadczą usługi pomocy drogowej, zlecone przez spółkę Autostrada Eksploatacja S.A., w żaden sposób nie są poddani presji konkurencyjnej ze strony innych przedsiębiorców. Przy czym należy podkreślić, że **stan taki występuje tylko w ww. sytuacji**. Użytkownicy autostrady, co podkreślano na wstępie uzasadnienia, bez przeszkód mogą bowiem korzystać z własnej, wezwanej przez siebie pomocy drogowej. Muszą jednak

zagwarantować, że wezwana przez nich pomoc drogowa, w odpowiednim czasie tj. do 45 minut od wezwania tej pomocy udzieli. Przedsiębiorcy, którzy zawarli ze spółką Autostrada Eksploatacja, umowy na świadczenie usług pomocy drogowej, nie konkurują także pomiędzy sobą. Powołane przez nich centrum zgłoszeniowe „Holownik”, zgodnie z harmonogramem dyżurów, koordynuje udzielanie pomocy drogowej na poznańskim odcinku autostrady A2 i samo decyduje, który z przedsiębiorców udzieli użytkownikowi autostrady pomocy, mając na uwadze w szczególności szybkość dojazdu do użytkownika.

Skoro więc w przedmiotowej sprawie na rynku właściwym konkurencja cenowa pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi na nim usługi pomocy drogowej nie istnieje to zawarte przez strony porozumienie cenowe nie mogło ograniczać konkurencji. Rynek właściwy w sprawie, w ocenie Prezesa Urzędu, jest więc rynkiem, na którym wyłączność na świadczenie usług pomocy drogowej mają przedsiębiorcy (strony postępowania), którzy zawarli ze spółką Autostrada Eksploatacja umowy. Z kolei spółka Autostrada Eksploatacja zleca tym przedsiębiorcom świadczenie usług pomocy drogowej. Pozycja ww. spółki na rynku właściwym jest konsekwencją realizacji postanowień zawartych w umowie koncesyjnej (zawartej w dniu 12 września 1997 r. pomiędzy spółką Autostrada Wielkopolska S.A. a Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej), które następnie zostały przeniesione do umowy zawartej pomiędzy koncesjonariuszem a spółką Autostrada Eksploatacja. Nakładają one na ww. spółkę, jak wskazano wcześniej, szereg obowiązków odnoszących się do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na autostradzie, w tym do zapewnienia pomocy drogowej. Spółka ta ma więc monopol, wynikający z ww. postanowień umowy, na organizowanie pomocy drogowej w sytuacji, w której użytkownik autostrady nie korzysta z własnej pomocy drogowej lub gdy okaże się, że wezwana przez niego pomoc drogowa nie pojawi się na miejscu zdarzenia w ciągu 45 minut od wezwania, a pozostałe strony postępowania (przedsiębiorcy świadczący te usługi) mają monopol, wynikający z umów zawartych ze spółką Autostrada Eksploatacja S.A., na świadczenie usług pomocy drogowej ww. sytuacji.

W takich warunkach, zdaniem organu antymonopolowego, zawieranie przez Autostradę Eksploatacja S.A. umów o świadczenie pomocy drogowej na rynku właściwym, w których określała ceny, jakie jej kontrahenci mają pobierać od kierowców, nie mogło ograniczyć konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi usługi pomocy drogowej. W ocenie Prezesa Urzędu, z materiału dowodowego nie wynika również, by taki był cel wspomnianych porozumień. Stwierdzenie, iż brak jest w sprawie przesłanek koniecznych do stwierdzenia stosowania przez strony praktyki ograniczającej konkurencję musi zatem skutkować wydaniem przez Prezesa Urzędu, zgodnie z przepisem art. 11 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, decyzji o niestwierdzeniu stosowania praktyki ograniczającej konkurencję.

Zdaniem Prezesa Urzędu, w przedmiotowej sprawie, konkurencja może występować jedynie w momencie „wejścia” na ww. rynek. Jednak zagadnienie czy warunki konkurencji w zakresie dostępu do tego rynku zostały zachowane, co może podlegać ocenie na gruncie art. 8 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, nie jest istotne dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy. Kwestia ta jest przedmiotem odrębnego postępowania antymonopolowego prowadzonego przez Prezesa Urzędu.

Zdaniem Prezesa Urzędu, w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi pomocy drogowej na rynku właściwym ustaliliby stawki opłat za świadczone przez nich usługi na poziomie znacząco różniącym się od poziomu stawek stosowanych na istniejącym obok, w pełni konkurencyjnym rynku świadczenia usług pomocy drogowej (stawki te miałyby

charakter cen nieuczciwych, w tym nadmiernie wygórowanych), niezależnie od tego czy uczyniliby wspólnie ze spółką Autostrada Eksploatacja i za jej wiedzą czy też bez jej udziału, takie zachowanie podlegałoby ocenie z punktu widzenia zakazu nadużywania pozycji dominującej (art. 8 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów).

Wobec powyższego orzeczono, jak na wstępie.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479²⁸ § 2 Kodeksu postępowania cywilnego – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony i Konsumentów – Delegatury Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Poznaniu.

Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Poznaniu
Edward Stawicki

Otrzymują:

1. Autostrada Eksploatacja S. A., ul. Głogowska 431, 60 – 111 Poznań,
2. Auto – Handel – Centrum Krotoski – Cichy Spółka jawna, ul. Skórzewska 8, 62 – 081 Wysogotowo,
3. Andrzej Mocydlarz, „POLHOL” Zakład Usług Motoryzacyjnych i Transportowych, Pomoc drogowa, ul. Ptasia 26, 60 – 319 Poznań,
4. Marian Chara, „INTER – HOL” Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne „AUTO – CHARA”, ul. Grzybowa 31, 61 – 472 Poznań,
5. Roman Pers, Auto Handel Pers, ul. Szkółkarska 113, 62 – 002 Suchy Las,
6. aa.

Sformatowane: Punktory i numeracja