



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Delegatura w Lublinie
20-012 Lublin, ul. Ochotnicza 10
Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,
Fax (0-81) 532-08-26
E-MAIL: LUBLIN@UOKIK.GOV.PL

LUBLIN , DNIA PAŹDZIERNIKA 2008 R.

RLU – 400- 17/07/MW

Decyzja RLU - 43/08

Stosownie do art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 ze zm.) i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. z 2007 nr 134 poz. 939) po przeprowadzeniu z urzędu postępowania administracyjnego przeciwko Gminie Miasto Lublin w sprawie praktyk ograniczających konkurencję

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów :

1. Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 ze zm.) uznaje się za ograniczającą konkurencję praktykę stosowaną przez Gminę Lublin, polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Gminy Lublin, poprzez uzależnianie dokonania uzgodnień zasad korzystania z przystanków w komunikacji miejskiej na terenie tej Gminy od załączenia przez Lubelską Korporację Komunikacyjną Sp. z o.o. w Lublinie do wniosku o uzgodnienie zasad korzystania z przystanków projektów kursów i rozkładów jazdy oraz kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przeznaczonych do obsługi tych kursów, co stanowi naruszenie art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

2 . Na podstawie art. 106 ust.1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50 poz. 331 ze zm) w związku z naruszeniem przez Gminę Lublin zakazu określonego w art. 9 ust. 1 i 2 pkt.5 tej ustawy, nakłada się na Gminę Lublin karę pieniężną w wysokości 160 000 zł (sto sześćdziesiąt tysięcy złotych), płatną do budżetu państwa.

3. Na podstawie art. 77 ust.1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 ze zm.) obciąża się Gminę Lublin kosztami postępowania administracyjnego w wysokości 58,55 zł.

Uzasadnienie

W dniu 1 czerwca 2007r. Lubelska Korporacja Komunikacyjna Sp. z o.o. w Lublinie (zwana dalej: LKK) złożyła do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej: Prezes UOKiK lub organ antymonopolowy) zawiadomienie o możliwości naruszenia przez Gminę Lublin (zwaną dalej również : Gmina) art.9 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów, poprzez nadużywanie przez ten podmiot pozycji dominującej na rynku lokalnym udostępniania przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Miasta Lublin. Praktyka, zdaniem LKK, ujawnia się w nie potwierdzaniu Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej Sp. z o.o. w Lublinie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych na terenie miasta, a także poprzez dofinansowanie Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu – Lublin Sp. z o.o. w Lublinie przewozów na miejskich liniach nocnych przy jednoczesnej odmowie zastosowania takich samych warunków prowadzenia działalności w identycznym zakresie w stosunku do LKK.

W uzasadnieniu LKK podała, że LKK już od wielu lat zamierza wystąpić do właściwych organów o udzielenie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych przebiegających przez teren miasta Lublina, z wykorzystaniem przystanków miejskich – położonych przy drogach publicznych. Ustawa o transporcie drogowym - art. 18 wymaga uzyskania zezwolenia właściwego organu dla wykonywania takiej działalności. Jednym z niezbędnych załączników do wniosku o wydanie zezwolenia jest, zgodnie z art. 22 ust.1 pkt. 3 ustawy, potwierdzenie zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielem lub zarządzającym. Podmiotem takim jest Miasto (Gmina) Lublin. Kroki podjęte przez LKK w celu realizacji zamierzenia pozostają bez odpowiedzi ze strony Gminy, co uniemożliwia przewoźnikowi prowadzenie działalności transportowej w planowym zakresie. Gmina Lublin uzależnia wydanie LKK potwierdzenia zasad korzystania z przystanków na terenie Lublina od wcześniejszego złożenia projektów rozkładów jazdy. Jest to, zdaniem LKK, sprzeczne z ustawą o drogach publicznych, Prawem o ruchu drogowym i ustawą o transporcie drogowym, a wreszcie z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej, która dokładnie określa, kiedy ta swoboda może być ograniczona. Działania Gminy są, w ocenie LKK, przejawem nadużywania pozycji dominującej na rynku lokalnym tj. stanowią praktykę określoną w art. 9 ust. 1 i 2 pkt.5 ustawy o ochronie (...).

Pismem z dnia 18.06.2008 LKK dodatkowo wyjaśniła, że przewoźnik prywatny informacje o lokalizacji przystanków czerpie, tak w przeszłości jak i obecnie, z własnych obserwacji na drogach i informacji umieszczanych przez innych przewoźników na przystankach. Dodatkowo, w celu opracowania szczegółowego rozkładu jazdy, po wstępnym rozplanowaniu rozkładu jazdy, uzyskuje od właściwych organów obowiązujące rozkłady jazdy innych przewoźników.

LKK stwierdziła, że na etapie ubiegania się o potwierdzenie zasad korzystania z przystanków nie jest w stanie podać informacji, których domaga się organ wydający potwierdzenie (Prezydent Miasta Lublin), ponieważ: *"nie ma jeszcze*

skonkretyzowanych danych, takich jak: planowane kierunki jazdy, ilości i rodzaje środków transportu przewidzianych do obsługi linii. Dopiero , kiedy przewoźnik wie z jakich przystanków i na jakich zasadach może korzystać, jest w stanie opracować szczegółową trasę przejazdu, określić liczbę i godziny kursów, a na koniec ocenić jakimi autobusami należy obsługiwać dany kurs, żeby był rentowny.”

Karta183

Ponadto Gmina Lublin, z pominięciem procedury przetargowej, zawarła umowę na obsługę komunikacji nocnej w mieście Lublin z jednym tylko przewoźnikiem tj. Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. w Lublinie (zwane dalej : MPK), które w bardzo krótkim czasie uzyskało zarówno zgodę na korzystanie z przystanków jak i zezwolenie na obsługę linii nocnych. Działanie Gminy Lublin jest w tym zakresie ewidentnie skierowane na ochronę interesów tej spółki, której miasto jest właścicielem. Dodatkowo, prawdopodobnie zawarło również z MPK umowę o częściowe dofinansowanie linii nocnych, co dodatkowo faworyzuje gminnego przewoźnika w stosunku do innych.

Prezes UOKiK w powyższym zakresie przeprowadził postępowanie wyjaśniające, które zakończył Postanowieniem nr 177 z dnia 25 września 2007r. Prezes UOKiK poinformował Gminę Lublin o wynikach przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego, w tym również o tym, że spór w sprawie odmowy przez Gminę Lublin zawarcia umowy z LKK na świadczenie usług w komunikacji linii nocnych w Lublinie nie ma charakteru antymonopolowego, lecz wyłącznie indywidualny (karta 99-101), co uniemożliwia wszczęcie postępowania administracyjnego w tym zakresie.

Organ antymonopolowy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, wszczął postępowanie administracyjne Postanowieniem nr 191 z dnia 16 października 2007r., w którym przedstawił Gminie Lublin zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku lokalnym poprzez odmowę potwierdzenia Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej sp. z o.o. uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej , co może stanowić praktykę z art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...) (karta 102 - 103).

W odpowiedzi na wszczęcie postępowania administracyjnego organ reprezentujący Gminę Lublin – tj. Prezydent Miasta Lublin pismem z dnia 29 października 2007r. ustosunkował się do przedstawionych zarzutów oraz złożył wyjaśnienia w sprawie. Zdaniem Gminy, Prezydent Miasta Lublin, jako zarządca dróg publicznych położonych na terenie Gminy Lublin ma obowiązek uzgodnienia z przewoźnikami zasad korzystania z przystanków, o których mowa w art. 22 ust.1 pkt.3 ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym. Sposób oraz formę ustalania zasady korzystania z przystanków nie reguluje żaden akt prawny, tym samym nie ma również przepisów, które nakazywałyby, aby w/w zasady były takie same dla wszystkich przystanków, co jest uwarunkowane, w przypadku dużej Gminy jaką jest Miasto Lublin, znacznym natężeniem ruchu na drogach, długością zatok przystankowych i ich stanem technicznym, a także rejonem miasta, w którym, zlokalizowany jest przystanek. Zgodnie z praktyką stosowaną przez Gminę Lublin w stosunku do wszystkich przewoźników, uzgodnienie zasad korzystania z przystanków uzyskuje się na konkretne przystanki wymienione w proponowanym rozkładzie jazdy, bo przewoźnik składając wniosek o wydanie zezwolenia na

przewóz regularny osób otrzymuje zezwolenie na konkretną linię komunikacyjną, a nie na wiązkę czy sieć linii. Zasady korzystania z przystanków obowiązujące wszystkich przewoźników zawarte są w umowach pomiędzy Gminą Lublin a przewoźnikiem. Umowy określają przede wszystkim : w komunikacji miejskiej- nr linii i przystanki wymienione w rozkładzie jazdy, a w komunikacji zamiejscowej – kierunek jazdy opisany nazwami przystanków pośrednich z określeniem przystanku docelowego. W obu przypadkach umowy zawierają również numery rejestracyjne pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy.

Takie działanie, w ocenie Gminy, nie jest sprzeczne z ustawą o transporcie drogowym oraz co należy podkreślić, ma zastosowanie w odniesieniu do wszystkich przewoźników, ubiegających się o potwierdzenie zasad korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie Gminy Lublin. Potwierdzeniem uzgodnienia zasad korzystania z przystanków znajdujących się na terenie Gminy Lublin jest umowa zawarta pomiędzy Gminą a przewoźnikiem.

Gmina potwierdziła, że faktycznie nie udzieliła LKK odpowiedzi na pismo z dnia 19.02.2007r. jednak brak odpowiedzi nie jest – jej zdaniem, równoznaczny z odmową uzgodnienia zasad korzystania z przystanków. We wcześniejszej bowiem korespondencji prowadzonej pomiędzy Gminą a LKK w przedmiotowej sprawie (pisma: znak GK.3.2.2. 7050/Z224/2005 z dnia 13 kwietnia 2005 oraz znak GK.3.2.2.7050/Z/459/2006 z dnia 20 grudnia 2006) LKK była wielokrotnie informowana przez Gminę o gotowości do potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, jednakże na konkretnej linii komunikacyjnej. Przewoźnik wiedząc o stanowisku Gminy, ponownie złożył pismo o potwierdzenie uzgodnienia zasad na wszystkie przystanki, a nie na przystanki dotyczące konkretnych linii komunikacyjnych, na które wystąpił z wnioskiem o wydanie zezwolenia.

Z uwagi na powyższe, w ocenie Gminy Lublin, zarzut nadużywania pozycji dominującej jest nieuzasadniony, ponieważ postępowanie Gminy Lublin wobec przewoźników w zakresie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, jest takie samo, a więc jej intencją nie jest dyskryminacja, a jedynie wykonywanie swoich uprawnień i obowiązków zgodnie z prawem.

Gmina wyraziła przy tym gotowość uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i potwierdzenia ich uzgodnienia dla LKK po określeniu przebiegu tras linii komunikacyjnych przez przewoźnika.

(karta 105-106).

Pismem z dnia 06.06.2008r. Gmina Lublin wyjaśniła, że jej żądanie od przewoźnika wnioskującego do Gminy o potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i obiektów dworcowych (stosownie do art. 22 ust.1 pkt.3 ustawy o transporcie drogowym) załączenia do wniosku: planowanych rozkładów jazdy (propozycje tras linii i rozkładów jazdy) oraz wskazanie ilości i rodzajów pojazdów przeznaczonych do obsługi planowanych linii oraz kserokopii dowodów rejestracyjnych jest uzasadnione względami praktycznymi w celu sprawnego zarządzania drogami i przystankami znajdującymi się w pasie drogowym. Cel przedkładania tych informacji jest następujący :

- planowane kierunki jazdy i propozycje tras linii i rozkładów jazdy pozwalają prawidłowo określić nazwy i położenie przystanków dla odpowiedniej relacji, identycznie dla wszystkich przewoźników;
- ilość oraz rodzaj pojazdu pozwalają na analizę natężenia ruchu i obciążenia zatok przystankowych, w celu planowania remontu i modernizacji pod kątem zwiększenia ich pojemności;

- kserokopie dowodów rejestracyjnych bądź wykaz pojazdów (załącznik do licencji) pozwalają na identyfikację pojazdu przewoźnika z którym uzgodniono zasady korzystania z przystanków i jednocześnie pozwalają na stwierdzenie zatrzymywania się pojazdów należących do przewoźników nie posiadających uzgodnionych zasad korzystania z przystanków .

Ponadto dane te pozwalają określić wielkość natężenia ruchu kołowego i związaną z tym potrzebę zmiany organizacji ruchu poprawiającego płynność i bezpieczeństwo ruchu.

Karta (186-187)

Prezes UOKiK poinformował Gminę Lublin pismem dnia 3 stycznia 2008r. o zaliczeniu w poczet materiału dowodowego informacji uzyskanych w toku postępowaniu wyjaśniającego (karta 129) , zaś pismem z dnia 12 marca 2008r. o zakończeniu zbierania materiałów dowodowych w sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy (karta 174). Postępowanie dowodowe zostało wszczęte ponownie w dniu 28 maja 2008r., a po jego uzupełnieniu stronę powiadomiono pismem z dnia 18.08.2008r. o jego zakończeniu.

Prezes UOKiK ustalił w sprawie następujący stan faktyczny :

Gmina Lublin jest jednostką samorządu terytorialnego i działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 ze zm.). Zgodnie z art.2 ust.2 tej ustawy Gmina Lublin posiada osobowość prawną. Zgodnie z art. 26 ust. 4 w/w ustawy organem wykonawczym Gminy Lublin jest Prezydent Miasta.

Jak wynika z zapisu §2 Statutu Miasta Lublina stanowiącego załącznik do uchwały Nr 609/XXVIII/2005 Rady Lublin z dnia 24 lutego 2005r. ilekroć w statucie jest mowa o Mieście Lublin – należy przez to rozumieć Gminę Lublin – miasto na prawach powiatu.

Zgodnie z treścią art. 7 ust. 1 w/w ustawy do zadań gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty między innymi w zakresie gminnych dróg, ulic i organizacji ruchu drogowego (art.7 ust.1 pkt.2 ustawy) oraz lokalnego transportu zbiorowego (art.7 ust.1 pkt.4).

W/w ustawa w zakresie form prowadzenia gospodarki gminnej, w tym wykonywania przez gminę zadań o charakterze użyteczności publicznej odsyła do odrębnej ustawy tj do ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 43), która w art. 2 stanowi, że gospodarka komunalna może być prowadzona przez jednostki samorządu terytorialnego w szczególności w formach: zakładu budżetowego lub spółek prawa handlowego.

W celu wykonywania w/w zadań o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie zaspokajania potrzeb wspólnoty dotyczących transportu lokalnego, Gmina Lublin powołała Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Lublin Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie, którego 100 % właścicielem jest Gmina Lublin.

Usługi komunikacji komunalnej miejskiej w Lublinie uzupełniane są przez usługi świadczone przez przewoźników prywatnych. Przewoźnicy prywatni w liczbie 25 obsługują wspólnie z MPK 15 linii miejskich i 4 linie miejskie samodzielnie na podstawie zezwoleń na te linie udzielonych przez Prezydenta Miasta Lublina oraz na podstawie umów zawartych z Gminą Lublin i określających warunki świadczenia tych usług, w tym zasady korzystania z przystanków w komunikacji miejskiej. Ponadto

przewoźnicy prywatni obsługują linie podmiejskie, korzystając w tym zakresie z przystanków na terenie Lublina.

Kompetencje Gminy, w zakresie spraw publicznych o znaczeniu lokalnym, wyposażają Gminę lub jej organy w instrumenty władztwa administracyjnego określone w innych ustawach. I tak, zgodnie z treścią art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2004 Nr 204, poz. 2088 ze zm.) – zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym” – burmistrz lub prezydent miasta są uprawnieni do wydawania zezwoleń przewoźnikom ubiegającym się o wykonywanie regularnych przewozów w transporcie drogowym. Przedsiębiorca zamierzający prowadzić tego rodzaju działalność powinien złożyć stosowny wniosek do właściwego organu. Gdy zasięg przewozów dotyczy linii komunikacyjnych w komunikacji miejskiej zezwolenia udziela burmistrz albo prezydent miasta.

Istotnym elementem wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych – zgodnie z treścią art.22 ust.1 w/w ustawy są m.in.:

- proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów, długość linii komunikacyjnej podana w km i odległości pomiędzy przystankami , kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów , zgodnie z rozkładem jazdy ,
- schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami,
- potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi.

Zgodnie z treścią art. 22 ust 1a w/w ustawy , który wszedł w życie od 21 października 2005 (wprowadzony ustawą z dnia 23 lipca 2005r.o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw – Dz.U. 2005 Nr 180 poz. 1497) „ *uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków*” .

Jednocześnie Gmina Miasto Lublin jest w świetle art. 2a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2007 Nr 19 poz. 115) właścicielem dróg publicznych, a co za tym idzie i przystanków położonych w pasie drogi .

Na mocy art. 19 ust.1 i 5 w/w ustawy jako jednostka samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg publicznych, jest zarządcą drogi, zaś w granicach miast na prawach powiatu, którym jest Miasto Lublin, zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych jest Prezydent Miasta. W zakresie powyższych kompetencji Prezydent Miasta Lublina jest wyłącznie uprawniony do tworzenia przystanków komunikacji miejskiej na swoim obszarze, a także do wyrażania zgody na korzystanie przez inne podmioty z przystanków zlokalizowanych przy tych drogach w miejscowości Lublin.

Na terenie Miasta Lublin zlokalizowanych jest 630 przystanków. Każdy przystanek oznaczony jest znakiem drogowym D-15 – przystanek autobusowy lub D-16 przystanek trolejbusowy – zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 – prawo o ruchu drogowym. Ponadto przystanki posiadają nazwę określającą ich lokalizację.

Oznaczeń przedmiotowych przystanków dokonuje Urząd Miasta Lublin stosując ustalone tradycyjnie nazewnictwo tj. nazwa głównej ulicy i ulicy bocznej lub najbliższego obiektu.

Każdy zainteresowany przewoźnik w przedmiocie korzystania z przystanków w Lublinie, może niezbędne informacje uzyskać w siedzibie Biura Transportu Zbiorowego Urzędu Miasta zarówno w formie ustnej informacji jak i wydruku przystanków z wygenerowanej bazy danych systemu komputerowego.

Karta 186

Ponadto na stronie internetowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Lublin Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie: www.mpk.lublin.pl umieszczone są rozkłady jazdy MPK i przewoźników prywatnych świadczących usługi w komunikacji miejskiej wraz z podaniem numerów przystanków. Informacje te MPK umieściła na stronie internetowej z dniem 1.06.2000 r. *„Informacja przystankowa składająca się z : nr linii, nazwy i numeru przystanku godzin odjazdu była tworzona w MPK w uzgodnieniu Urzędem Miejskim przez szereg lat, przy użyciu m.in. tradycyjnego nazewnictwa przystanków. Nr przystanku został wprowadzony w celach porządkowych tj. dla jednoznacznego określenia na którym przystanku należy umieścić informację przystankową danej linii czy szybkiej identyfikacji przystanku przez program komputerowy. Nie stanowi on nazwy przystanku sensu stricto, a został jedynie wprowadzony przy tworzeniu elektronicznych baz danych w programie komputerowym do tworzenia rozkładów jazdy i informacji przystankowej”* – wyjaśnia MPK .

Natomiast rozkłady jazdy przewoźników prywatnych zostały zamieszczone na stronie MPK od września 2002r. w wyniku zawarcia umów cywilnoprawnych pomiędzy MPK a prywatnymi przewoźnikami.

Jednym z przewoźników prywatnych funkcjonujących na rynku lokalnym jest Lubelska Korporacja Komunikacyjna Sp. z o.o. w Lublinie, która świadczy usługi krajowego transportu drogowego osób na podstawie licencji nr 0005905 z dnia 24.09.2002r. oraz wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego.

Usługi takie świadczy LKK na terenie Miasta Lublin, na podstawie zezwoleń udzielonych na 7 linii komunikacyjnych. Obsługując linie komunikacyjne korzystała z około 40 przystanków na terenie miasta Lublina na podstawie umowy z dnia 21 marca 2005r. 428/GK/CP/2005 / zawartej z Gminą Lublin, zmienionej aneksem z dnia 15 kwietnia 2005r. Umowa określała m. in. wysokość miesięcznej odpłatności za korzystanie z przystanków. Umowa została zawarta na czas określony do 31 marca 2008r. Umowa zezwalała na korzystanie przez LKK wyłącznie z przystanków wymienionych w umowie, przy zastrzeżeniu, że korzystanie przez LKK z przystanków innych jak wymienione w umowie skutkować będzie rozwiązaniem umowy bez wypowiedzenia w trybie natychmiastowym.

(Karta 44-49)

W dniu 23.03.2005 LKK zwróciła się do Gminy Lublin , pismem 192/LKK/2005 z prośbą o zawarcie umowy na korzystanie z wszystkich przystanków komunikacji miejskiej znajdujących się na terenie Lublina. Przystanki określone zostały w sposób: *„ te z którymi mają podpisane umowy inni przewoźnicy prywatni np. Motyl, Gorzel, Pawłat, Jarosz, Marko, AKL itd. oraz MPK Lublin Sp. z o.o. wykonujący rozkłady jazdy na terenie miasta i powiatu grodzkiego Lublin”*. Prośbę swoją LKK uzasadniła

chęcią utworzenia nowych linii komunikacyjnych przebiegających na terenie miasta - powiatu grodzkiego Lublin oraz modernizacją linii już obsługiwanych .
(karta 86)

W odpowiedzi na to pismo Gmina Lublin, pismem z dnia 13.04.2005r. poinformowała LKK, że przewoźnicy świadczący usługi komunikacyjne na terenie Lublina mają podpisane umowy określające zasady korzystania z wyznaczonych przystanków dla danej linii trasą przejazdu i rozkładem jazdy. W związku z powyższym umowa z LKK może zostać przygotowana po określeniu :

1. kierunków jazdy poprzez przedłożenie propozycji tras linii i rozkładów jazdy;
2. ilości i rodzajów pojazdów i dołączenie kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładów jazdy;
3. terminu wejścia w życie umowy .

(Karta 87)

W dniu 28 listopada 2005r. LKK zwróciła się do Gminy Lublin o wyrażenie zgody na korzystanie z 10 dodatkowych przystanków miejskich. Miasto ponownie uwarunkowało podpisanie umowy w tym zakresie od przedstawienia propozycji rozkładu jazdy i dostarczenia kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji tych rozkładów (pismo z dnia 22 grudnia 2005r.) .

Pismem z dnia 12.12.2005r skierowanym do wszystkich przewoźników Gmina Lublin poinformowała, że w związku z nowelizacją ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym, przygotowujemy jest projekt aneksu do umów uwzględniający zmiany dokonane w art. 22 ust.1 a ustawy (likwidacja opłat za przystanki). Gmina poinformowała, że niezależnie od powyższego, zgodnie z art.5 ust.3 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w Gminach (Dz.U. 2005 Nr 236 poz. 2008) uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych (...) należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej. Z uwagi na to, zmiana w umowach określających zasady korzystania z przystanków przez przewoźników będzie uwzględniała opłaty za utrzymanie przystanków w czystości, w miejsce opłat z tytułu korzystania z przystanków znajdujących się na terenie Lubina. Gmina zaproponowała stawkę z tytułu utrzymania czystości i porządku w kwocie 80 zł miesięcznie za pojazd, przy czym brak wniosków i uwag ze strony przewoźnika w ciągu 7 dni od daty otrzymania pisma oznaczać miał zaakceptowanie nowej stawki.

(Karta 90)

Pismem z dnia 29 grudnia 2005r. LKK ustosunkowała się do propozycji Gminy dotyczącej stawki opłaty za korzystanie z przystanków, przedstawiła swoją argumentację dotyczącą zasad partycypacji w kosztach utrzymania przystanków a ponadto rozszerzyła swój wniosek i poprosiła Gminę o niezwłoczne potwierdzenie zasad korzystania z wszystkich przystanków na terenie Gminy Lublin, nawet obecnie nie wykorzystywanych przez LKK. LKK wskazała na dopuszczalność takiego rozwiązania w świetle nowego przepisu art. 22 ust.1a ustawy o Transporcie Drogowym. W ocenie LKK, rozwiązanie takie wprowadzi jednolite zasady dla wszystkich przewoźników bez podziału na miejskie i poza miejskie i w sposób równoprawny dopuści wszystkich przewoźników do korzystania z mienia komunalnego.

(Karty 42-44)

Pismo to pozostało bez odpowiedzi ze strony Gminy Lublin.

Kolejnym pismem z dnia 10 listopada 2006r. LKK ponownie zwróciło się z prośbą o wyrażenie zgody na korzystanie ze wszystkich przystanków na terenie Gminy Lublin. Zgoda ta miała umożliwić LKK, zdaniem wnioskodawców, organizację transportu z dużych zakładów pracy do newralgicznych punktów komunikacyjnych miasta Lublina (Dworzec PKS , Dworzec PKP). LKK podtrzymał argumenty przytoczone w piśmie z dnia 29.12.2005r..

(Karta – 40)

W odpowiedzi Gmina Lublin poinformowała, że podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w piśmie z dnia 13.04.2005r. i ponownie uzależniła wydanie takiej zgody od złożenia wniosku na konkretną linię komunikacyjną wyznaczającą trasę przejazdu i opisanej propozycją rozkładu jazdy oraz od podpisania odpowiedniej umowy z Gminą. Jednocześnie Gmina Lublin wyjaśniła, że traktuje pismo LKK z dnia 29 grudnia 2005r. jako odpowiedź na wcześniejsze pismo Gminy z dnia 22 grudnia 2005r. i że dotyczy ono wyłącznie propozycji wysokości wnoszonych opłat z tytułu korzystania z przystanków. W związku z tym, że zgodnie z art. 22 ust.1 a ustawy o Transporcie drogowym od 21 października 2005r. aktualnie nie pobiera się opłat za korzystanie z przystanków Gmina odstąpiła, wg swoich wyjaśnień, od naliczania opłat i dlatego nie prowadzono w tym temacie korespondencji z przewoźnikami, w tym również z LKK (pismo z dnia 20 grudnia 2006r.)

(karta – 19)

W dniu 18 lutego 2007r. LKK po ustnych uzgodnieniach z Prezydentem Miasta Lublin i Zastępcą Prezydenta, po raz kolejny złożyła wniosek o potwierdzenie zasad korzystania z przystanków na terenie Miasta Lublin. LKK podało w uzasadnieniu, że potwierdzenie potrzebne jest wnioskodawcy celem załączenia go do wniosków o wydanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym .

(Karta -38)

Brak odpowiedzi ze strony Gminy Lublin również na to pismo, skutkowało żądaniem LKK wszczęcia postępowania administracyjnego przez Prezesa UOKIK .

Gmina Lublin w toku postępowania administracyjnego przyznała, że na w/w pismo nie udzieliła odpowiedzi, bowiem w: *"poprzednich latach w temacie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków była prowadzona korespondencja z LKK- pismo LKK L.Dz. 192/LKK/2005 z dnia 23.03.2005 wraz z naszą odpowiedzią GK.3.2.2.7050/Z/224/2005 z dnia 13.04.2005 oraz pismo LKK L.Dz. 508/LKK/2006 z dnia 20.11.2006 złożone w Urzędzie Miasta Lublin 15.12.2006 wraz z naszą odpowiedzią GK.3.2.2. 7050/Z459/2005 z dnia 20.12.2006 i pismo GK 3.2.2.7050/Z619/2005 z dnia 12.12.2005 w załączeniu skierowane do wszystkich przewoźników, a dotyczące propozycji wysokości wnoszonych opłat z tytułu korzystania z przystanków"* .

(karta 66-67)

Również w piśmie do Prezesa UOKIK z dnia 29 października 2007r. Gmina wyraziła gotowość uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i potwierdzenia ich uzgodnienia z LKK, ale po określeniu przez LKK przebiegu tras linii komunikacyjnych.

(karta105)

W piśmie Gminy Lublin z dnia 13 listopada 2007 do Prezesa UOKIK Gmina poinformowała, że w odpowiedzi na pismo LKK z dnia 19 lutego 2007r. w sprawie potwierdzenia zasad korzystania z przystanków na terenie Miasta Lublin udzieliła

LKK odpowiedzi „*po raz kolejny wyrażając gotowość udostępnienia przystanków zlokalizowanych na jej terenie, dla Lubelskiej korporacji Komunikacyjnej sp. z o.o. „* . W treści kserokopii pisma załączonego do akt sprawy, a wystosowanego przez Gminę Lublin do LKK (datowanego 6 listopada 2007r.znak TZ.Z,5552/117/2007) Gmina wyjaśniła, że potwierdzeniem zasad korzystania z przystanków znajdujących się na terenie miasta Lublina jest zawarta pomiędzy Gminą Lublin a przewoźnikiem umowa cywilnoprawna. Wynika to z Uchwały Nr XL VIII /479/93 Rady Miejskiej w Lublinie, która to Uchwała stwierdza, że korzystanie z przystanków znajdujących się na terenie miasta Lublina dozwolone jest na podstawie umowy, która określa m.in. trasę przejazdu linii. Z uwagi na powyższe, zasady korzystania z przystanków mogą być określone tylko w umowach zawieranych z Gminą Lublin dla poszczególnych linii komunikacyjnych, na których LKK Sp. z o.o. zamierza wykonywać przewozy osób. (Karta107-1107b)

W toku postępowania dowodowego organ antymonopolowy zbadał jakie zasady stosuje Gmina Lublin wobec Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Lublinie w zakresie korzystania przez MPK – Lublin z przystanków miejskich. W związku z powyższym wezwał Gminę Lublin do przedstawienia kserokopii wszystkich dokumentów dotyczących określenia ze strony Gminy Lublin wobec MPK zasad korzystania z przystanków w komunikacji miejskiej .

W odpowiedzi na to pismo Gmina Lublin pismem dnia 4 grudnia 2007r. oraz 21.12.2007r. do akt sprawy złożyła następujące dokumenty :

- pismo MPK do Gminy Lublin z dnia 14.08.2007r.w związku z chęcią uruchomienia nowej linii komunikacyjnej w relacji Lublin - Świdnik, z prośbą o zezwolenie na korzystanie z przystanków znajdujących się na trasie: (Lublin) Dworzec PKP-Wolska- Dr. Męcz Majdanka- Kalinówka- (Świdnik) Al. Lotników Polskich-Raławicka- Kosynierów- Niepodległości- Al. Lotników Polskich – Kalinówka (Lublin) – Dr. Męcz. Majdanka – Wolska- PKP.

- odpowiedź na w.w pismo Gminy Lublin, w którym poinformowała MPK, że w porozumieniu z Prezydentem Miasta Lublin ustalone zostały jednolite zasady korzystania z przystanków na terenie miasta Lublina, w szczególności zlokalizowanych w rejonie dworca PKP.

Gmina Lublin poinformowała MPK, że dla relacji Lublin - Świdnik przez Kalinówkę udostępni dla różnych przewoźników przystanki wymienione w treści pisma jednocześnie wskazując, że w przypadku zainteresowania dodatkowymi przystankami prosi o ich wyszczególnienie w załączonym wniosku, który należy złożyć wraz z załącznikami w Urzędzie Miasta Lublina Wydział Gospodarki Komunalnej celem przygotowania stosownej umowy.

- Odpowiedź MPK na powyższe – pismo z dnia 22.10.2007r. stanowiące formalny wniosek MPK o zezwolenie na korzystanie z przystanków wymienionych w treści tego pisma na linii komunikacyjnej Lublin- Świdnik – Lublin .

- Umowę z dnia 24.10.2007r. zawartej pomiędzy Gminą Lublin a MPK sp. z o.o. w Lublinie określającą zasady korzystania z przystanków znajdujących się na terenie miasta Lublina na linii komunikacyjnej Lublin - Świdnik – Lublin z wymienieniem przystanków początkowych i pośrednich. Umowa określała, że przewoźnik może korzystać z w.w przystanków po uzyskaniu zezwolenia wydanego z uwzględnieniem rozkładu jazdy obejmującego wymienione przystanki. Umowa określała również, że przewoźnik ma obowiązek uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z w/w przystanków. Umowa nie określała żadnych zasad

dotyczących opłat na rzecz Gminy Lublin . Do umowy dołączony był wykaz pojazdów MPK Lublin obsługujących linie komunikacyjne zgodnie z licencją Nr 0005908 na obszarze Gminy.

(karta 114-118)

Dokument załączony do pisma Gminy z dnia 24 sierpnia 2007r. to „Zasady korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie miasta Lublina w rejonie Dworca PKP” z dnia 21 czerwca 2007r. Dokument ten wskazywał przystanki do korzystania przez przewoźników w tym rejonie oraz zasady korzystania z nich. W piśmie tym Gmina informowała również, że dotychczasowe umowy na korzystanie z przystanków (w tym pośrednich) stanowiące potwierdzenie zasad korzystania z przystanków w myśl art. 22 ust.1 pkt.3 Ustawy o transporcie drogowym zachowują ważność do dnia 31 marca 2008r. po warunkiem przedłożenia w biurze Urzędu dokumentu potwierdzającego wywiązywanie się przez przewoźnika z obowiązku określonego w punkcie 6 Zasad tj. uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków. Natomiast nowi przewoźnicy bądź przewoźnicy zamierzający dokonać zmian w umowach posiadanych z Gminą Lublin, otrzymają nowe umowy uwzględniające w/w zmienione zasady .

(karta 113) .

Ponadto Gmina wyjaśniła, że w odniesieniu do pozostałych linii obsługiwanych przez MPK obowiązuje umowa Nr GK/1/1/2000 zawarta w dniu 12 stycznia 2000 r. pomiędzy Gminą Lublin a MPK Lublin o warunkach wykonywania przewozu osób w komunikacji miejskiej przez MPK Lublin. Umowa ta reguluje szereg spraw dotyczących wykonywania przewozu osób na liniach miejskich, których przebieg tras stanowi załącznik nr 1 do umowy, m.in. zasady wykonywania przewozu osób na terenie miasta Lublina - zgodnie ze skoordynowanymi rozkładami jazdy, zasady przekazywania środków finansowych z tytułu stosowanych ulg i bezpłatnych biletów.

Nadto § 2 pkt.7 w odniesieniu do § 2 pkt2 oraz pkt.3 przedmiotowej umowy reguluje kwestie korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie Miasta Lublina przez MPK Lublin dla linii miejskich i jest traktowany jako potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków w rozumieniu art. 22 ust.1 pkt.3 ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym.

Wskazany wyżej § 2 pkt. 7 stanowi, że:

„W celu wykonywania przewozów, Gmina udostępnia MPK urządzenia komunikacyjne, niezbędne do wykonywania tych usług tj. przystanki, miejsca nawrotowe(pętla) a MPK ze swojej strony zobowiązuje się do :

a/ zamieszczania na przystankach pełnej informacji o liniach, trasach i odjazdach pojazdów własnych oraz przewoźników prywatnych po podpisaniu odrębnych umów z przewoźnikami, w tym innej wynikającej ze zmian w organizacji ruchu, a mającej wpływ na zmianę komunikacji miejskiej z przeniesieniem przystanków lub ich likwidację włącznie .

b/ zamieszczania i wymiany znaku przystanku (D- 15 i D-16) na wszystkich przystankach,

c/utrzymania wiat , słupków, ławek przystankowych będących na stanie MPK.

Załącznik NT 1 do umowy zawiera wykaz linii miejskich i przebieg tras linii autobusowych oraz trolejbusowych.

(karta 121—129)

Gmina poinformowała Prezesa UOK i K w piśmie z dnia 21.12.2007r., że MPK nie korzysta na terenie Lublina ze wszystkich przystanków, z części z nich bowiem

korzystają wyłącznie przewoźnicy prywatni wykonujący przewozy w komunikacji zamiejskiej. Gmina wyjaśniła, że przedmiotowa umowa została zawarta w okresie funkcjonowania innych regulacji prawnych dotyczących transportu drogowego (ustawa o transporcie drogowym została uchylona 6 września 2001 .) a szeroki zakres regulacji, który jest jej przedmiotem, wynika z funkcji jaką spełniała i nadal spełnia MPK, realizując ustawowy obowiązek Gminy – zaspokojenia potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego. W ocenie Gminy uznać jednak należy, że zapisy przedmiotowej umowy dotyczące m.in. korzystania z przystanków spełniają wymogi obowiązującej ustawy o transporcie drogowym.
(Karta 119-120)

Pismem z dnia 29.01.2008r. Gmina Lublin wyjaśniła, że aneksem nr 112/TZ/A/2008 z dnia 17.01.2008 zmienił się zakres umowy z dnia 12.01.2000 oraz jednocześnie została zawarta z MPK umowa Nr 113/TZ/CP/2008 z dnia 17.01.2008r. w sprawie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków na terenie miasta Lublin pomiędzy Gminą a MPK – Lublin .

Aneks w odniesieniu do zasad korzystania z przystanków na terenie miasta Lublin przez MPK nie wprowadzał żadnych szczególnych zmian.

Natomiast umowa z dnia 17 stycznia 2008r. ustalała zasady korzystania z przystanków znajdujących się na terenie miasta Lublina dla linii komunikacji miejskiej przez MPK Lublin dla wszystkich linii komunikacji miejskiej określonych w załącznikach do umowy.

Umowa określa zasady korzystania z przystanków końcowych i pośrednich oraz nakazuje MPK uprzątniecie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z w/w przystanków.

Załączniki do umowy zawierały zestawienie wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK z zaznaczonymi miejscami przystankowymi.

(karta 131-168)

Pismem z dnia 26.03.2008r. Gmina Lublin złożyła informację o wysokości przychodu osiągniętego w roku 2007r.

Prezes UOKiK zważył co następuje :

Gminie Lublin postawiono w niniejszym postępowaniu zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku lokalnym poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków do powstania lub rozwoju konkurencji tj. naruszenie art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...), którą to praktykę wypełniają działania Gminy Lublin polegające na odmowie potwierdzenia Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej Sp. z o.o. w Lublinie zasad korzystania z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych na terenie miasta Lublina, wskutek niedostarczenia przez LKK, na żądanie Gminy Lublin, propozycji tras i rozkładu jazdy i dostarczenia kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji tych rozkładów, co może stanowić praktykę z art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...).

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy w oparciu o przepisy ustawy o ochronie (...) jest uprzednie zbadanie przez Prezesa Urzędu, czy w danej sprawie zagrożony lub naruszony został interes publicznoprawny. Stwierdzenie faktu naruszenia interesu publicznoprawnego warunkuje realizację celu ustawy wskazanego w art. 1 ust. 1, którym jest określenie warunków rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasad

podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Takie stanowisko konsekwentnie prezentuje Sąd Okręgowy w Warszawie, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W wyroku z dnia 27.06.2001 r. w sprawie sygn. akt. XVII AMa 92/00 Sąd ten stwierdził, że :” *Interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany co do swoich 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 kpa. 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 lub grupy.*”

Podobnie na temat interesu publicznego wypowiadał się Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wielu wyrokach m. in. z dnia 30.05.2001 sygn. akt XVII Ama 80/00 z dnia 4.07.2001 sygn. akt XVII Ama 108/00 , z dnia 06.06.2001 sygn. akt. XVII Ama 78/00.

Przedmiotem ochrony na podstawie przepisów niniejszej ustawy nie może być interes jednostki, czy też grupy, ale interes ogólnospołeczny. Ingerencja organu antymonopolowego jest zatem uzasadniona, gdy określone zachowanie dotyka szerszego kręgu uczestników rynku, prowadząc do negatywnych zjawisk w jego funkcjonowaniu. Należy zauważyć, że w niniejszej sprawie skutki zachowania Gminy Lublin, jakkolwiek dotyczą jednego przedsiębiorcę, posiadającego zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym, to jednak w ocenie Prezesa UOKiK, w istocie stanowią zagrożenie dla mechanizmów konkurencji na rynku lokalnym. Zagrożenie to polega na ograniczaniu swobody gospodarczej pojedynczego przedsiębiorcy za pomocą środków administracyjnych nie wynikających wprost z brzmienia obowiązujących przepisów. Można domniemywać, że celem takich działań podejmowanych przez Gminę Lublin jest zapewnienie ochrony i lepszych warunków funkcjonowania na rynku MPK – Lublin. Konsekwencją tych działań jest bowiem uniemożliwienie LKK rozszerzenia oferty świadczonych usług na terenie Lublina. Gmina Lublin utrzymuje zatem stosunki konkurencyjne na rynku z wykorzystaniem władztwa administracyjnego, z pominięciem mechanizmów konkurencji. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia z dnia 29.05.2002r. – sygn. akt I CKN 1217/98, stwierdził, że „*ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny. Ingeruje , gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji*” . W uzasadnieniu wyroku z dnia 26. 02.2004r. sygn. akt. III SK 2/04 Sąd Najwyższy dodał iż: „*naruszenie interesu indywidualnego nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi w sprawie do naruszenia publicznego interesu zbiorowego, jeżeli pogwałcenie przepisów ustawy mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*” .

Sytuacja taka ma miejsce w okolicznościach sprawy. Działania Gminy Lublin - zarządzającej wszystkimi znajdującymi się na terenie Gminy Lublin przystankami, wywierają skutki dla uczestników lokalnego rynku przewozów osób tj LKK, wszystkich jego faktycznych i potencjalnych konkurentów, a także pośrednio również konsumentów tj. pasażerów korzystających z usług lokalnych przewoźników .

Z uwagi na powyższe Prezes Urzędu uznał, iż pomimo, że z okoliczności sprawy wynika, iż wnioskującym o wszczęcie postępowania jest tylko jeden przedsiębiorca, działania organu antymonopolowego ukierunkowane są na ochronę konkurencji, rozumianej jako nieograniczony i równy dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorców dostęp do rynku przewozowego.

Gmina Lublin jako strona postępowania antymonopolowego.

Zakazy przewidziane w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów (...) odnoszą się wyłącznie do działań podejmowanych przez przedsiębiorców i ich związki.

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie (...) pod pojęciem „przedsiębiorca”, rozumie się przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2007 r. Nr 155 poz. 1095) (art. 4. ust. 1. tej ustawy stanowi, że „*przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną - wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą*”. Ust.2 powołanego przepisu stanowi, że „*za przedsiębiorców uznaje się także wspólników spółki cywilnej w zakresie wykonywanej przez nich działalności gospodarczej) a także m.in. osobę prawną organizującą lub świadczącą usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o działalności gospodarczej*”.

Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty między innymi w zakresie gminnych dróg, ulic i organizacji ruchu drogowego (art.7 ust.1 pkt.2 ustawy) oraz lokalnego transportu zbiorowego (art.7 ust.1 pkt.4) należy do zadań własnych Gminy określonych w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591).

Zgodnie z art.9 ust.4 ustawy o samorządzie gminnym, zadania własne określone w art.7 ust.1, służące zaspokajaniu zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych, stanowią zadania użyteczności publicznej.

Zadaniami o charakterze użyteczności publicznej są również zadania Gminy Lublin związane z rynkiem udostępniania przystanków komunikacji miejskiej.

Chociaż w w/w ustawie brak jest legalnej definicji pojęcia użyteczności publicznej, to niewątpliwie pewną wskazówkę w tej materii stanowić może art. 1 ust.2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. z 1997r. Nr 9 poz. 43 ze zm) na mocy którego gospodarka komunalna obejmuje w szczególności zadania o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych.

Zarówno orzecznictwo Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jak i doktryna zgodnie uznają, że do działalności publicznej Gminy w zakresie zaspokajania potrzeb wspólnoty, o których mowa w art. 7 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym - o ile wywołuje ona skutki praktyk monopolistycznych - ustawa antymonopolowa ma zastosowanie (tak: St. Gronowski „Ustawa antymonopolowa. Komentarz” CH BECK

1996 str. 37 i nast. oraz E. Modzelewska-Wąchal „Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz” Twigger 2002, str. 34).

W konsekwencji należy zatem przyjąć, iż Gmina Lublin - jako osoba prawna - posiada status przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy o ochronie (...), gdyż organizuje i świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej związane między in. ze sprawami związanymi z nieruchomościami gminnymi – drogami oraz zlokalizowanymi na tych drogach przystankami. Organizacja tych usług polega w przedmiotowej sprawie przede wszystkim na uzgadnianiu z przewoźnikami warunków korzystania z przystanków, usytuowanych w obrębie dróg znajdujących się na terenie Gminy Lublin.

Przesądzenie powyższej kwestii uzasadnia formalnie postawienie Gminie Lublin zarzutu nadużywania pozycji dominującej.

Jak wynika z brzmienia przytoczonego wyżej art. 9 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie (...) nadużywanie pozycji dominującej ma miejsce na rynku właściwym w sprawie. Stąd konieczne jest w dalszej kolejności wyznaczenie rynku właściwego w niniejszej sprawie.

Rynek właściwy – stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie (...) - to „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”.

Rynek w ujęciu produktowym odnosi się do wszystkich towarów jednego rodzaju, które poprzez szczególne właściwości, w szczególności zaś przeznaczenie, użyteczność i cenę odróżniają się od innych towarów w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zmiany. Rynek ten tworzą towary, które z punktu widzenia nabywcy charakteryzują się substytutowością.

Pod pojęciem towaru – zgodnie z art. 4 pkt 7 ustawy o ochronie /.../ – rozumie się rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi, a także roboty budowlane.

Właściwość produktową i geograficzną rynku analizowanego w niniejszym postępowaniu wyznacza rodzaj i zasięg działalności prowadzonej przez Gminę Lublin w zakresie objętym niniejszym postępowaniem.

Rynkiem produktowym właściwym jest w niniejszej sprawie rynek udostępniania przystanków. Produkt ten nie ma substytutów. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdów komunikacji publicznej jest możliwe wyłącznie na wyznaczonych do tego celu przystankach.

Gmina Miasto Lublin, jednocześnie jako właściciel i zarządca dróg w granicach administracyjnych Gminy, jest wyłącznie uprawniona do wyrażania zgody na korzystanie przez inne podmioty z przystanków zlokalizowanych przy tych drogach w miejscowości Lublin.

Rynek geograficzny zakreślony jest granicami administracyjnymi miasta Lublina.

Stąd rynkiem właściwym w przedmiotowej sprawie jest lokalny rynek udostępniania przystanków komunikacji samochodowej zlokalizowanych na terenie Gminy Lublin.

Stroną popytową tak określonego rynku są wszyscy przewoźnicy, którzy chcą świadczyć usługi w komunikacji miejskiej miasta Lublina. Przewoźnicy ci z mocy ustawy (art. 22 ust.1 pkt.3 Ustawy o Transporcie drogowym) zobowiązani są do uzyskania od zarządcy drogi lub jej właściciela **potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków**. Potwierdzenie to jest koniecznym załącznikiem do wniosku składanego do Prezydenta Miasta Lublin o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w komunikacji miejskiej – zgodnie z art. 22 ust.1 pkt.3 ustawy o Transporcie drogowym.

Stronę podaźową określa treść w/w art. 22 ust.1 pkt.3 ustawy o Transporcie drogowym – stanowi ją właściciel drogi gminnej wraz z przystankami umieszczonymi w pasie drogi, którym na mocy art. 2a ust.2 ustawy o Drogach publicznych jest samorząd gminy (Gmina Lublin) lub zarządca drogi - na mocy art. 19 ust.1 i 5 w/w ustawy.

W okolicznościach sprawy funkcje właściciela i zarządcy dróg na których zlokalizowane są przystanki w komunikacji miejskiej Miasta Lublina sprawuje Prezydent Miasta Lublina - wprost wskazany w treści art.19 ust.1 pkt.5 ustawy o Drogach publicznych oraz jako organ wykonawczy samorządu Gminy wskazany w ust.2a ust.2 tej ustawy .

Jest faktem bezspornym, że rynek właściwy w niniejszej sprawie pełni funkcję dopełniającą wobec rynku komunikacji miejskiej miasta Lublina. Rynek komunikacji miejskiej jest rynkiem podaźowo konkurencyjnym z silną pozycją dominującą Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Lublin Sp. z .o.o. w Lublinie, którego właścicielem jest Gmina Lublin. Konkurentem MPK są prywatni przewoźnicy, którzy na podstawie umów cywilnoprawnych z Gminą Lublin obsługują samodzielnie lub wspólnie z MPK poszczególne linie komunikacyjne. Prywatni przewoźnicy obsługują samodzielnie 4 linii komunikacyjnych zaś wspólnie z MPK 15 linii komunikacyjnych. MPK obsługuje 42 linie komunikacyjne.

Krokiem kolejnym jest ustalenie pozycji jaką na wyznaczonym w sprawie rynku właściwym zajmuje przedsiębiorca, któremu postawiono zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku.

Przez pozycję dominującą – zgodnie z treścią art. 4 pkt. 10 ustawy o ochronie (...) 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. Domniemywa się, że przedsiębiorca posiada pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%”*.

Na zdefiniowanym wyżej rynku właściwym Gmina Lublin posiada, zdaniem Prezesa UOIKIK pozycję dominującą. Bezspornym jest, że Gmina jako właściciel, a nadto jako zarządca administruje (zarządza) wszystkimi przystankami, zlokalizowanymi przy drogach publicznych na terenie Gminy. Oznacza to również, że w zakresie swoich uprawnień określonych ustawą, jest jedynym podmiotem uprawnionym do tworzenia przystanków komunikacji na terenie Gminy oraz uprawnionym do wyrażania zgody na korzystanie z tychże przystanków przez inne podmioty a w konsekwencji do uzgadniania z przewoźnikami zasad korzystania z tych przystanków. Przewoźnicy ubiegający się o wydanie przez właściwy organ zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym obowiązani są dołączyć do wniosku o wydanie zezwolenia m.in. potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i jedynym podmiotem,

który takie potwierdzenie może wydać przewoźnikowi jest Gmina Lublin. Brak takiego załącznika skutkuje odmową udzielenia zezwolenia, zaś zgodnie z art. 24 ust.4 pkt.4 ustawy o transporcie drogowym (...) zezwolenie cofa się w razie naruszenia lub zmiany warunków, na jakich zezwolenie zostało wydane oraz określonych w zezwoleniu. W świetle powyższych okoliczności należy uznać, że Gmina Miasto Lublin jako właściciel i wyłączny zarządca dróg publicznych na swoim obszarze zajmuje pozycję dominującą na rynku udostępniania przystanków komunikacji pasażerskiej na terenie miasta Lublina w celu zatrzymywania na nich pojazdów przez przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym.

Posiadanie pozycji dominującej na rynku nie stanowi deliktu antymonopolowego, zakazanego na gruncie ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50 poz. 331 ze późn.zm.). Zakazane jest jedynie nadużywanie tej pozycji. Skoro Gminie Miastu Lublin postawiono w niniejszym postępowaniu zarzut nadużywania pozycji dominującej, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji tj. praktykę z art.9 ust.2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...) dla udowodnienia stosowania tej praktyki konieczne jest wykazanie, że:

- Gmina Miasto Lublin nadużyła pozycji dominującej poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji .

W ocenie Prezesa UOKiK, zarzut nadużycia przez Gminę Miasto Lublin pozycji dominującej na rynku właściwym w sprawie, poprzez stosowanie praktyki określonej w art. 9 ust.2 pkt.5 ustawy o ochronie (...) jest uzasadniony .

Na wstępie powtórzyć należy, iż posiadanie przez Gminę Miasto Lublin pozycji dominującej na rynku właściwym wiąże się i jest skutkiem posiadania siły rynkowej na rynku dysponowania przystankami na terenie Miasta Lublin, która powoduje, że praktycznie każdy przedsiębiorca, działający na lokalnym rynku przewozu osób jest od Gminy Miasta Lublin silnie uzależniony .

Gmina Miasto Lublin może bowiem na wniosek przedsiębiorcy o wydanie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków zgodę taką wydać lub zgody nie wydać – tak jak w okolicznościach mniejszej sprawy. Odmowa lub zwłoka w wydaniu zgody skutkuje w każdym przypadku brakiem możliwości złożenia wniosku przez przewoźnika o wydanie zezwolenia na świadczenie usług na konkretnej linii komunikacyjnej. Bez posiadania takiego zezwolenia przewoźnik nie może wykonywać działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

Dodatkowo, silna pozycja Gminy Lublin na rynku dysponowania przystankami komunikacji samochodowej zlokalizowanymi na terenie Gminy Lublin wzmocniona jest w stosunku do przewoźników jej uprawnieniami władczymi związanymi z wydawaniem zezwoleń na wykonywanie przewozów w komunikacji miejskiej – stosownie do art. 18 ust.1pkt 1) b) ustawy o Transporcie drogowym.

Organem Gminy w ręku którego skupiają się wszystkie wymienione wyżej kompetencje jest Prezydent Miasta Lublina .

Zatem kwestia uzależnienia przewoźnika od działań Gminy Miasta Lublin jest w przedmiocie prowadzonej działalności przewozowej ewidentna. Owo uzależnienie samo w sobie posiada oparcie w przepisach prawa i jego sprawowanie zgodnie z

przepisami oraz w jego granicach nie może powodować dla Gminy Lublin jakichkolwiek negatywnych konsekwencji.

Ocena działania Gminy Lublin, polegającego na uzależnieniu wyrażania zgody na korzystanie przez Lubelską Korporację Komunikacyjną Sp. z o.o. w Lublinie z przystanków komunikacji miejskiej na terenie tej Gminy, od załączenia przez LKK – na żądanie Gminy Lublin, do wniosków o uzyskanie potwierdzenia dokonania uzgodnień na korzystanie z przystanków, projektów kursów i rozkładów jazdy oraz kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przeznaczonych do obsługi tych kursów, dokonana będzie pod kątem nadużywania przez Gminy Lublin pozycji dominującej, poprzez przeciwdziałanie ukształtowania warunków koniecznych do powstania lub rozwoju konkurencji (art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy).

Na wstępie stwierdzić należy, że przepisy ustawy nie podają definicji „nadużywania pozycji dominującej”. Ustawa w art. 9 ust. 2 zawiera jedynie przykładowy katalog praktyk, które ustawodawca sanuje jako praktyki polegające na nadużywaniu pozycji dominującej, w tym między innymi, jako jeden z przejawów nadużywania pozycji dominującej wymienia praktykę określoną w art. 9 ust. 2 pkt. 5 ustawy o ochronie - przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji.

„Identyfikacja zjawiska nadużywania pozycji dominującej na gruncie ustawy o ochronie (...) dokonana być powinna poprzez cele ustawy, określone w art. 1 ust. 1. Przepis ten pozwana na przyjęcie, że nadużyciem są zachowania, które :

- wpływają lub mogą wpływać na strukturę rynku, na którym konkurencja już została osłabiona na skutek funkcjonowania przedsiębiorcy dominującego i które osłabiają zdolność jego istniejących konkurentów do utrzymywania lub rozwoju ich, słabej już pozycji rynkowej, lub
- oddziałują na interesy kontrahentów lub konsumentów w stopniu niemożliwym do zaistnienia przypadku, gdyby podejmujący je przedsiębiorca (dominant) działał w warunkach wolnej konkurencji”¹.

Zatem, jak wynika z powyższego :

1. nadużyciem pozycji dominującej są zachowania, które nie tylko spowodowały określony wyżej skutek, wystarczy, że negatywne oddziaływanie na stosunki konkurencyjne jest choćby tylko potencjalnie możliwe, a więc gdy konkurencją jest choćby potencjalnie zagrożona;
2. wpływ nadużycia pozycji dominującej może się ujawniać nie tylko na rynku właściwym, ale również na innym rynku, na którym przedsiębiorca, któremu postawiony został zarzut w postępowaniu antymonopolowym, chce swoją pozycję wzmocnić kosztem konkurentów.

W niniejszej sprawie, działania Gminy Miasto Lublin, polegające na uzależnieniu wydania zasad korzystania z przystanków w komunikacji miejskiej zlokalizowanych na terenie miasta Lublina od załączenia do wniosku dodatkowych w/w materiałów, wpływają lub mogą wpływać na strukturę rynku o charakterze konkurencyjnym – rynku przewozów w komunikacji miejskiej, na którym działają konkurencji LKK.

Działania Gminy doprowadziły do tego, że jeden z konkurentów MPK Sp. z o.o. w Lublinie tj. LKK pozbawiony został możliwości rozwoju działalności gospodarczej, poprzez rozszerzenie swojej oferty przewozowej, co może stanowić przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji, tj. praktykę z art. 9 ust. 1 i 2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...)

¹ E.Modzelewska – Wąchal .Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz. Prawo i Ekonomia. Wyd. TWIGER str.95-96

Jako okoliczności niesporne Prezes Urzędu ustalił, że LKK złożyła wniosek do Gminy Miasta Lublin o uzgodnienie zasad korzystania ze wszystkich przystanków na terenie miasta, nie wskazując przy tym (poza jednym pismem) nazw ani innych oznaczeń tych przystanków. Niesporny jest także fakt, że pomiędzy LKK a Gminą Lublin prowadzona była korespondencja dotycząca tego wniosku. Korespondencję z przewoźnikami prowadził organ Gminy Lublin tj. Prezydent Miasta Lublin. Pierwsze pismo w sprawie wydania przez Gminę Miasto Lublin uzgodnienia zasad korzystania z przystanków LKK złożyła w dniu 23.03.2005r.. Przystanki określone zostały przez LKK jako „te z którymi mają podpisane umowy inni przewoźnicy prywatni np. Motyl, Gorzel, Pawłał, Jarosz, Marko, AKL itd. oraz MPK Lublin Sp. z o.o. wykonujący rozkłady jazdy na terenie miasta i powiatu grodzkiego Lublin”.

Gmina Lublin pismem z dnia 13.04.2005r. odpowiedziała, że umowa taka może zostać podpisana między innymi po wskazaniu przez wnioskującego **kierunków jazdy poprzez przedłożenie propozycji tras linii i rozkładów jazdy**.

Na drugie pismo LKK z dnia 28 listopada 2005r. wnioskujące o wyrażenie zgody na korzystanie z 10 dodatkowych wskazanych przez wnioskującego przystanków, Gmina odpowiedziała pismem dnia z dnia 22 grudnia 2005r. warunkującym udzielenie zgody od **przedstawienia propozycji rozkładu jazdy i dostarczenia kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji tych rozkładów**. Po raz trzeci LKK pismem z dnia 29 grudnia 2005r. zwróciła się do Gminy Lublin o potwierdzenia zasad korzystania ze wszystkich przystanków na terenie Gminy Lublin, na które nie otrzymała odpowiedzi.

Po upływie 11 miesięcy LKK wznowiła korespondencję z Gminą w sprawie, wnosząc pismem z dnia 10 listopada 2006r. (po raz czwarty) o wyrażenie zgody na korzystanie ze wszystkich przystanków na terenie Gminy Lublin, na co Gmina odpowiedziała pismem z dnia 20 grudnia 2006r., że podtrzymuje swoje wcześniejsze stanowisko i uzależnia wydanie takiej zgody od **złożenia wniosku na konkretną linię komunikacyjną wyznaczającą trasę przejazdu i propozycję rozkładu jazdy**.

LKK ponownie pismem dnia 18 lutego 2007r. po raz kolejny złożyła wniosek (po raz piąty) o potwierdzenie zasad korzystania ze wszystkich przystanków na terenie Lublina, na które to pismo nie otrzymała odpowiedzi. Gmina Lublin w korespondencji z Prezesem UOKiK wyraziła gotowość uzgodnienia zasad korzystania przystanków z LKK, ale pod warunkiem określenia przez LKK **przebiegu tras linii komunikacyjnych** (pismo z dnia 29.10.2007r.).

Ocena takiego stanu faktycznego, prowadzi do wniosku, że wyżej opisane zachowanie Gminy Lublin może być traktowane jako odmowa udzielenia LKK uzgodnienia potwierdzenia zasad korzystania z przystanków.

Jednakże, w ocenie Prezesa, nie każdy warunek stawiany przewoźnikowi, który składa wniosek o uzgodnienie potwierdzenia zasad korzystania z przystanków, może być traktowany jako nadużycie siły rynkowej. Gdyby tak było, uprawnienia właścicielskie oraz jako zarządcy Gminy Miasta Lublin doznałyby nieuzasadnionych ograniczeń. W sytuacji, gdy przepisy prawa nie określają zasad udostępniania przystanków, jest oczywistym, że zasady te określa ich zarządca.

„Aby zatem odmówić danemu przewoźnikowi możliwości zatrzymywania pojazdów na pewnych przystankach, powinny istnieć rzeczywiste oraz istotne ku temu przyczyny, nie podlegające domysłom oraz spekulacjom”².

² Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie VI Wydział Cywilny z dnia 8 stycznia 2008r. sygn.akt.VI ACa 481/07

Bardziej rygorystyczne podejście do zagadnienia można wywnioskować ze stanowiska Ministerstwa Infrastruktury, które opublikowało na stronie <http://www.mi.gov.pl/moduly> w związku z naradą, która odbyła się w dniu 4 marca 2004r. poświęconą interpretacji pojęć i przepisów występujących w ustawie o transporcie drogowym oraz rozporządzeniach wykonawczych do tej ustawy. Wynika z niego, że: „Konieczność dołączenia do wniosku o zezwolenie potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków określona jest w przepisie art.22 ust.1 pkt.3 ustawy o transporcie drogowym. Potwierdzenie powinno zawierać oświadczenie zarządcy (zarządu) drogi lub obiektu dworcowego o uzgodnieniu zasad korzystania z przystanku lub obiektu dworcowego. **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”** .

W kontekście powyższego Prezes UOKIK ocenia jako nieuzasadnioną praktykę Gminy Lublin, polegającą na uzależnieniu wydania potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków od załączenia do wniosku LKK o wydanie przedmiotowego uzgodnienia propozycji tras linii i rozkładów jazdy ze wskazaniem przystanków oraz kserokopii dowodów rejestracyjnych samochodów przeznaczonych do obsługi linii. W ocenie Prezesa dokumenty te nie są konieczne dla wydania uzgodnienia zasad korzystania z przystanków.

Ustosunkowując się do argumentacji Gminy wskazującej na „ukształtowaną praktykę stosowaną przez Gminę Lublin w stosunku do wszystkich przewoźników, że uzgodnienie zasad korzystania z przystanków uzyskuje się na konkretne przystanki wymienione w proponowanym rozkładzie jazdy, bo przewoźnik składając wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz regularny osób otrzymuje zezwolenie na konkretną linię komunikacyjną, a nie na wiązkę czy sieć linii” Prezes UOKIK stwierdza, że w jego ocenie, z punktu widzenia ustawy o ochronie (...) praktyka ta nie jest prawidłowa. Na wstępie zaznaczyć należy, że Gmina Lublin, wbrew swojej argumentacji, w żadnym piśmie do LKK nie zażądała wskazania przystanków, co do których LKK wnioskuje o uzgodnienie zasad z ich korzystania lecz jej żądanie dotyczyło przedłożenia propozycji tras linii i rozkładów jazdy ze wskazaniem przystanków oraz kserokopii dowodów rejestracyjnych samochodów przeznaczonych do obsługi linii. Gmina Lublin zatem nie sprecyzowała swojego żądania wobec LKK w odniesieniu do przystanków z których LKK zamierzała korzystać. Na etapie dokonywania uzgodnień zasad korzystania z przystanków Gmina Lublin powinna wskazać z jakich względów żąda takich informacji od przedsiębiorcy. Tymczasem Gmina Lublin w ogóle tego nie uczyniła zaś wobec nie załączenia do wniosku LKK żądanych materiałów, pozostawiła wniosek bez rozpoznawania. Co więcej, w sytuacji, gdy LKK w jednym ze swoich wniosków (pismo z dnia 28.listopada 2005r.) wskazuje 10 przystanków, w stosunku do których wnioskuje o dokonanie przedmiotowych uzgodnień Gmina warunkuje udzielenie zgody od przedstawienia propozycji rozkładu jazdy i dostarczenia kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji tych rozkładów. Cytowana wyżej argumentacja Gminy dowodzi czegoś wręcz przeciwnego a mianowicie, że żądane materiały były Gminie potrzebne ale wyłącznie do wydawania zezwoleń na obsługę linii komunikacyjnej.

Prezes UOKIK stwierdza, że żaden ze wskazanych przez Gminę celów uzasadniających, w jej ocenie, uzależnienie wydania zgody od przedłożenia w/w materiałów, nie jest konieczny do realizacji na etapie złożenia przez przewoźnika

wniosku o potwierdzenie dokonania uzgodnień zasad korzystania z przystanków. Wskazane przez Gminę realizacja zadań, takich jak:

- prawidłowe określenie nazwy i położenie przystanków dla odpowiedniej relacji, identycznie dla wszystkich przewoźników;
- analiza natężenia ruchu i obciążenia zatok przystankowych, w celu planowania remontu i modernizacji pod kątem zwiększenia ich pojemności;
- identyfikacja pojazdu przewoźnika z którym uzgodniono zasady korzystania z przystanków w celu kontroli zatrzymywania się pojazdów należących do przewoźników nie posiadających uzgodnionych zasad korzystania z przystanków ;
- badania wielkości natężenia ruchu kołowego i związaną z tym potrzebę zmiany organizacji ruchu poprawiającego płynność i bezpieczeństwo ruchu - nie uzasadnia konieczności uzależnienia wydania uzgodnienia zasad korzystania z przystanków od przedłożenia przez przewoźników w/w materiałów.

W konkluzji, w ocenie Prezesa, żądanie Gminy Lublin, w kontekście wypełniania w/w zadań jest przedwczesne.

Również z punktu widzenia interesów przewoźnika żądanie Gminy jest przedwczesne. Każdy przedsiębiorca ma prawo do samodzielnego kreowania w danym czasie zakresu usług, jakie chce świadczyć. LKK może zatem zwrócić się do Prezydenta Miasta Lublina o określenie zasad korzystania z przystanków, nie mając jeszcze opracowanych ani rozkładów jazdy ani projektów linii komunikacyjnych. Obowiązek ich posiadania następuje dopiero na etapie składania wniosku o zezwolenie na wykonywanie przewozów. Wszak przewoźnik nawet już po uzyskaniu potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie jest zobligowany do natychmiastowego podjęcia działalności przewozowej, a nawet może jej w ogóle nie podjąć. Stąd, nie weryfikowane przez uprawniony organ, propozycje rozkładów jazdy i propozycje kursów nie mogą być podstawą do realizacji zadań wskazanych przez Gminę .

Również analiza zakresu regulacji wynikających z treści umów zawartych pomiędzy MPK a Gminą Lublin, w szczególności z dnia 12 stycznia 2000r. nr GK1/1/2000 oraz 24 października 2007r nr 3260/TZ/KP/2007 nie wskazuje na konieczność załączania do wniosku o dokonanie uzgodnień zasad korzystania przystanków w/w załączników. W szczególności w pierwszej z tych umów postanowienia dotyczące zasad korzystania z przystanków przez MPK są określone do tego stopnia ogólnikowo, że ich treść możliwa była do uzgodnienia bez znajomości ze strony Gminy Miasta Lublin załączników w postaci: wykazu linii miejskich i przebiegu tras (załącznik Nr 1). Wprawdzie aneksem nr 112/TZ/A 2008 z dnia 17 stycznia 2008r. do tej umowy postanowienia dotyczące zasad korzystania z przystanków miejskich zostały rozszerzone, dalej jednak dla takiego określenia praw i obowiązków stron umowy nie jest konieczna dla Gminy wiedza np. o przebiegu tras linii komunikacyjnych. Z kolei nowa umowa zawarta pomiędzy MPK a Gminą Miasto Lublin nr 113/TZ/CP/2008 z dnia 17 stycznia 2008 wskazuje na przystanek początkowy i końcowy linii, ale wyłącznie w kontekście określenia uprawnienia do „ przystanek początkowy – ul. Ruska, Pętla Gazowa – przeznaczony wyłącznie do zabierania pasażerów w czasie nie dłuższym niż 5 minut” oraz „ przystanek końcowy – ul. Ruska, ul. Tysiąclecia (PKS), ul. Tysiąclecia (Transped), ul. Tysiąclecia (Zamek/PKS), ul. Dworcowa (Park Ludowy) – przeznaczony wyłącznie do wysiadania pasażerów w czasie nie dłuższym niż 2 minuty.

Inne obowiązki kierowców dotyczące zasad korzystania z przystanków mają charakter ogólny (sprzątanie) i nie wymagają ustalenia lokalizacji przystanków.

Do podobnych wniosków prowadzi analiza umowy zawartej pomiędzy Gminą Lublin a prywatnymi przewoźnikami – karty 92-97. Zasady korzystania z przystanków w nich wymienionych są identyczne.

Gmina Lublin twierdzi, że wymienienie we wniosku przystanków, z uwagi na to, że zasady korzystania z nich są różne, jest niezbędne. Analiza tych zasad dokonana przez Prezesa UOKiK zawartych w poszczególnych umowach z przewoźnikami zaprzecza temu twierdzeniu. W ocenie Prezesa UOKiK, zapisy umowy dotyczące zasad korzystania z przystanków są bardzo podobne. Różnice wynikają z określenia niektórych przystanków jako wyłącznie do wsiadania lub do wysiadania. Możliwe jest zatem zdaniem Prezesa UOKiK, uregulowanie tych kwestii odrębnie np. wspólnie dla wszystkich przewoźników.

Prezes UOKiK nie znajduje uzasadnienia dla zapisu wspólnego dla tych umów (zawartych w 2007r), stanowiącego, że „w przypadku korzystania z przystanków innych jak wyznaczone w umowie, oraz nie dotrzymania obowiązku wymienionego w par.1 pkt 2 umowy (obowiązek wynika z art.5 ust.3 ustawy z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (D.,U. 2005 Nr 236 poz. 2008) – i dotyczy uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych przez przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej – przyp. UOKiK) *Gmina zastrzega sobie możliwość rozwiązania umowy bez wypowiedzenia w trybie natychmiastowym*”, co wskazuje – zdaniem Gminy – na konieczność wymienienia tych przystanków. Zapis taki widnieje również w umowach zawartych wcześniej, gdy przewoźnik był obowiązany uiszczać opłaty za korzystanie z przystanków. Natomiast w zmienionym stanie prawnym, powtórzenie takiego postanowienia nie jest uzasadnione.

Również z punktu widzenia konieczności kontroli przewoźnika w zakresie wypełniania obowiązku wynikającego z cyt. wyżej art. 5 ust.3 ustawy o utrzymaniu czystości w gminach (...) wymienienie przystanków w umowie ustalającej zasady korzystania z nich jest przedwczesne. Wystarczające jest samo określenie treści obowiązku czyli zasady. Szczegóły określające wysokość partycypacji w kosztach sprzątnięcia przystanku przez przewoźnika, wykonywanego przez zakład oczyszczania, regulują odrębne umowy. Gmina wydając zezwolenie na wykonywanie przewozów w komunikacji miejskiej wie z których przystanków przewoźnik korzysta i z jaką częstotliwością, ma zatem możliwość jego kontroli w tym zakresie.

Zatem w ocenie Prezesa UOKiK, żądanie Gminy Miasta Lublin od LKK załączania do wniosku o uzgodnienie zasad korzystania z przystanków propozycji przebiegu linii komunikacyjnych wyznaczającą trasę przejazdu i propozycji rozkładu jazdy nie jest konieczne dla ustalenia tych zasad.

Natomiast dla przewoźnika, warunek taki jest, z punktu widzenia stosunków konkurencyjnych, trudny do zaakceptowania.

Problem nie polega na tym, że wskazanie przez przewoźnika wszystkich przystanków na których chce się zatrzymywać jest dla niego czynnością zbyt skomplikowaną i niemożliwą do przeprowadzenia. Jak wykazało przeprowadzone postępowanie, przystanki są oznaczone z nazwy i numeru i uzyskanie takich informacji, wbrew twierdzeniom LKK, nie jest dla przewoźnika niemożliwe lub nadmiernie trudne.

Istota sprawy sprowadza się do tego, że nie może, w ocenie Prezesa UOKiK, Gmina Lublin – jako zarządca dróg gminnych i zlokalizowanych na nich przystanków uzależniać wydania potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków od przedłożenia przez przewoźnika propozycji przebiegu linii komunikacyjnych wyznaczającą trasę przejazdu ani też propozycji rozkładu jazdy, ani kserokopii dowodów rejestracyjnych pojazdów przewidzianych do realizacji tych rozkładów. Wymogu takiego nie zawiera żaden przepis prawa ani, jak wykazano wyżej, nie da się go uzasadnić ważnym interesem zarządcy drogi.

Zważyć należy, że informacje zawarte w w/w dokumentach, dla każdego przewoźnika stanowią ważny element jego strategii rynkowej, w szczególności na etapie planowania nowych linii komunikacyjnych mogą stanowić tajemnicę przedsiębiorcy.

Jak wynika z powyższego, Gmina Lublin – jako zarządca drogi, działająca przez osobę Prezydenta Miasta Lublina, żąda od przewoźnika informacji, których – na tym etapie, może on nie mieć lub nie chce ich ujawnić. Z punktu widzenia przewoźnika, odmowa przekazania takich informacji jest racjonalna, o tyle, że informacji tych żąda podmiot będący 100% właścicielem jego konkurenta tj. MPK sp. z o.o. w Lublinie. Zatem obawa przewoźnika dotycząca zbyt wczesnego ujawnienia jego planów marketingowych, dodatkowo wobec podmiotu pełniącego funkcje właścicielskie wobec jego konkurenta, jest całkowicie uzasadniona.

Wymóg załączenia w/w dokumentów wynika jedynie z art. 22 ust.1 ustawy o Transporcie drogowym i jest uzasadniony odnośnie wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych z transportu drogowym. Zatem dopiero na etapie złożenia wniosku o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 22 ust.1 ustawy o Transporcie drogowym, organ wskazany w art.18 . ust.1 pkt.1) b) tej ustawy może domagać się od przewoźnika złożenia w/w dokumentów.

W ocenie Prezesa UOKiK, istnieje również druga, istotna przyczyna, dla której działanie Prezydenta Miasta Lublina, polegające na uzależnieniu wydania potwierdzenia zasad korzystania z przystanków od załączenia do wniosku propozycji tras i rozkładów jazdy nie może zostać usankcjonowane. Prezydent Miasta Lublina, kumulujący w swoich rękach uprawnienia wynikające z różnych aktów prawnych, jako zarządca i właściciel dróg publicznych egzekwuje od przewoźnika informacje, których może żądać wyłącznie w ramach swoich uprawnień władczych wynikających z art. w art. 22 ust.1 ustawy o Transporcie drogowym dopiero na etapie złożenia wniosku o wydanie zezwolenia. W przypadku odmowy przewoźnika przedłożenia tych informacji, Prezydent Miasta Lublin, nie wydaje przewoźnikowi uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, informując go o tym na piśmie, na które nie przysługuje środek odwoławczy lub, jak w okolicznościach sprawy, pozostawiając sprawę bez rozpoznania. Zatem Prezydent Miasta – dalej jedynie jako właściciel i zarządca drogi gminnej może skutecznie uniemożliwić przewoźnikowi świadczenie usług w komunikacji miejskiej. Gdyby Prezydent Miasta działał w ramach swoich kompetencji jako przedstawiciel organu administracji samorządowej i stwierdził niekompletność wniosku o wydanie zezwolenia – stosownie do wymogów art. 22 ust. 1 ustawy o Transporcie drogowym (...) i na tej podstawie odmówił przewoźnikowi wydania zezwolenia, to taka decyzja administracyjna podlegałaby kontroli instancyjnej tj. zaskarżeniu na mocy art.127 par.1i 2 , art. 129 par. 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1060 r. Kodeks Postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 Nr 98 poz. 1071 ze zm.). Zatem takie działanie Prezydenta Miasta Lublina, niezależnie od tego, że stosowane jest jednakowo wobec wszystkich przewoźników, utrwalone

wieloletnią praktyką oznacza wykorzystanie kompetencji władczych dla sfery nią nie objętych.

Stwierdzić należy, że działania Prezydenta Miasta Lublina z racji kumulowania w jednych rękach uprawnień wynikających z różnych aktów prawnych i dowolnie narzucającego przewoźnikom uciążliwe obowiązki statuuje niedozwoloną praktykę o wyraźnie antykonkurencyjnym skutku. Skutek ten w postaci uniemożliwienia LKK rozszerzenia działalności, poprzez świadczenie usług na nowych liniach komunikacyjnych został osiągnięty. W efekcie konkurencja na rynku komunikacji miejskiej w Lublinie kształtowana jest nie za pomocą mechanizmów rynkowych lecz poprzez posunięcia administracyjne podmiotu, który na rynku relewantnym w sprawie niniejszej posiada pozycję dominującą. W ten sposób, działania Gminy Lublin przeciwdziałają ukształtowaniu się warunków koniecznych do rozwoju konkurencji na rynku komunikacji miejskiej Miasta Lublina.

Skutek działań wymierzonych w stosunki konkurencyjne na rynku zawsze w efekcie dotyczy wszystkich konsumentów, czyli pasażerów komunikacji miejskiej.

Stąd, w okolicznościach sprawy wykazano nadużycie przez Gminę Lublin pozycji dominującej na rynku dysponowania przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi na terenie Gminy Lublin, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków do rozwoju konkurencji, co wypełnia przesłanki praktyki określonej w art. 9 ust.2 pkt.5 ustawy o ochronie (...).

2. Zgodnie z treścią art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) 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 w art. 9.

W niniejszej sprawie stwierdzono, że Gmina Miasto Lublin naruszyła zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy o ochronie (...). Ponieważ zakaz ten ma charakter bezwzględny, a zatem nie istnieją przesłanki natury prawnej, które umożliwiały zalegalizowanie tych praktyk, nałożenie kary jest uzasadnione.

W niniejszej sprawie organ antymonopolowy skorzystał z uprawnień wynikających z art. 106 ust.1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) i nałożył na Gminę Lublin karę pieniężną w wysokości 160 000 zł (sto sześćdziesiąt tysięcy złotych) .

Jako podstawę obliczenia kary - ze względu na fakt, iż w niniejszym postępowaniu stwierdzono naruszenie przepisów ustawy przez gminę - przyjęto sumę „dochodów z majątku” i „pozostałych dochodów” za rok 2007, albowiem wśród tych dochodów gmin znajdują się dochody związane z ich działalnością gospodarczą, w szczególności generowane przez zakłady budżetowe. W przypadku Gminy Lublin suma dwóch ww. dochodów wyniosła 577 829,392,76 zł.

Zatem kara, która wynosi 160 000 zł i stanowi 0,02 % tej wartości - wynosi 2,75 % kary maksymalnej. Mieści się zatem w granicach określonych w/w przepisem.

Stosownie do art. 111 ustawy o ochronie (...) przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy.

Ustalając wysokość kary pieniężnej w decyzjach stwierdzających naruszenie zakazów określonych w ustawie o ochronie (...), należy zatem uwzględnić wagę tego

naruszenia, rozmiar rynku dotkniętego skutkami stosowanej praktyki ograniczającej konkurencję, jak również zaistniałe okoliczności obciążające i łagodzące.

Oceniając wagę naruszenia ustawy stwierdzić należy, iż praktyka Gminy Miasta Lublin ma charakter antykonkurencyjny, polegający na wykorzystaniu pozycji dominującej tego podmiotu dla osiągnięcia celu w postaci przeciwdziałania ukształtowanie się warunków koniecznych do rozwoju konkurencji. Skutki działań Gminy mogą być odczuwalne nie tylko przez podmioty bezpośrednio narażone na antykonkurencyjne działania Gminy ale również w efekcie również przez konsumentów, czyli najsłabszych uczestników rynku.

Praktyka ta ma charakter długotrwały (pierwszy wniosek LKK został złożony na początku 2005r.) jest to również okoliczność obciążająca.

Mówiąc o „okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy” ustawodawca nie sprecyzował, czy ma na myśli każde naruszenie przez ten sam podmiot przepisów ustawy o ochronie (...), czy też uprzednie naruszenie takiego samego przepisu ustawy. W kontekście powyższego, stwierdzić należy, że Prezes UOKiK wydał :

1/ prawomocną decyzję RLU-Nr 14/2005 z dnia 12 kwietnia 2005r. w której uznał za ograniczającą konkurencję praktykę Gminy Lublin, polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku lokalnym udostępniania przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Gminy Lublin, poprzez nie wyrażenie zgody na korzystanie przez Lubelską Korporację Komunikacyjną sp. z o.o. w Lublinie, z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych na trasie linii komunikacyjnych TE 1, TE 2 , TE 3, LE 5 oraz przystanków komunikacji miejskiej nr 260 ul. Kunickiego – Zembrzycka , nr 266 ul. Kunickiego- Mickiewicza, nr 335 ul. Turystyczna – Leclerc , nr 347 Turystyczna – Azaliowa w Lublinie , co stanowi naruszenie art. 8 ust.2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...) oraz nakazał zaniechania jej stosowania. Nadto nałożył na Gminę Lublin karę pieniężną w wysokości 80 .000 zł .

2/ prawomocną decyzję RLU -18/2004 z dnia 12 maja 2004r. uznającą za ograniczającą konkurencję praktykę Gminy Lublin polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku lokalnym udostępniania przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Gminy Lublin, poprzez nie wyrażenie zgody na korzystanie przez Przedsiębiorstwo Usług Transportowych „ŚWID – TRANS” Sp. z o.o. z siedzibą w Świdniku, Pana Jacka Gorzela prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „LIDER-TRANS” w Świdniku oraz Pana Marka Motyla prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „MARKO” w Lublinie z przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych przy Al. Kraśnickiej, Al. Solidarności i Al. Witosa w Lublinie, co stanowi naruszenie art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz z tytułu stosowania w/w praktyki nałożył na Gminę Lublin karę pieniężną w wysokości 80 000 zł.

Zatem, praktyka stwierdzona niniejszym postępowaniem została już uprzednio stwierdzona wobec Gminy Lublin dwoma prawomocnymi decyzjami i z tego tytułu na Gminę nałożone zostały kary pieniężne po 80 000 zł .

W związku z tym, skoro kary nałożone w poprzednich postępowaniach, nie odniosły skutku represyjnego , kara ustalona w tym postępowaniu musi być zdecydowanie wyższa , by osiągnięty został cel określony ustawą .

Dokonując oceny rozmiaru rynku dotkniętego skutkami praktyk, stwierdzić należy, iż sprawa ma lokalny wymiar. Praktyka Gminy Miasta Lublin dotyczy rynku lokalnego rynku komunikacji miejskiej .

Niezależnie od powyższego należało także uwzględnić orzecznictwo Sądu Najwyższego, w świetle którego kara winna pozostawać we właściwej proporcji do potencjału ekonomicznego sprawcy. Jest ona nakładana i wykonywana w celu zachowania i przestrzegania obowiązującego porządku prawnego (wyrok z dnia 27 czerwca 2000 r., sygn. akt I CKN 793/98).

Ponieważ, w świetle powyższego orzeczona kara winna również spełniać rolę represyjno-wychowawczą, a nadto pozostawać we właściwej proporcji do możliwości karanego przedsiębiorcy, ustalając wysokość kary wzięto pod uwagę potencjał ekonomiczny Gminy. Gmina jako jednostka samorządu terytorialnego realizuje określone zadania publiczne służące zaspokajaniu zbiorowych potrzeb jej mieszkańców i na realizację tychże zadań przeznaczone są dochody budżetu gminy, w związku z czym w założeniu nie jest ona nastawiona na osiąganie zysków. Okoliczność ta przemawia przeciwko drastycznemu zaostrzeniu kary wymierzonej Gminie Lublin, pomimo przewagi okoliczności obciążających. Dlatego w ocenie Prezesa UOKiK, kara ustalona jedynie jako suma kar nałożonych wcześniej na Gminę Lublin w w/w decyzjach, wynosząca 2,7 % kary maksymalnej, jest orzeczona na poziomie wystarczającym do osiągnięcia zamierzonego celu i odczuwalna dla przedsiębiorcy, ale równocześnie pozwalającym mu na dalsze prowadzenie działalności.

3. O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 77. ust.1 ustawy o ochronie, który stanowi, że jeżeli w wyniku postępowania Prezes Urzędu stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, przedsiębiorca, który dopuścił się tego naruszenia, jest obowiązany ponieść koszty tego postępowania .

Zatem, w związku ze stwierdzeniem naruszenia przez Gminę Lublin art. 9 ust.1 i 2 ustawy o ochronie (...) Prezes Urzędu postanowił obciążyć ją kosztami postępowania administracyjnego w kwocie 58,55 zł.

Na koszty postępowania składają się

Mając powyższe na uwadze organ antymonopolowy orzekł, jak w punkcie 2 sentencji.

Zgodnie z art. 105 ust. 4 ustawy o ochronie karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Warszawie: **NBP O/O Warszawa 511010100078782231000000.**

Na w/w konto należy również wpłacić w terminie 14 dni od uprawomocnienia decyzji koszty postępowania.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie (...), w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. od decyzji Prezesa przysługuje odwołanie do Sądu Ochrony Konkurencji i

Konsumentów – w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie.

Otrzymuje :

1/ Gmina Lublin
Pl. W. Łokietka 1
20-109 Lublin