



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
DELEGATURA w ŁODZI**

ul. Piotrkowska 120  
90-006 Łódź  
tel. (0 42) 636 36-89, fax (0 42) 636 07 12  
e'mail: lodz@uokik.gov.pl

RŁO-411- 2( )08/AK

Łódź, dnia 7 sierpnia 2009 r.

**DECYZJA Nr RŁO 11/2009**

**I.** Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, zm. Dz. U. Nr 99, poz. 660, Nr 171, poz. 1206, Dz. U. Nr 157 poz. 926, Dz. U. Nr 223 poz. 1458, Dz. U. Nr 18 poz. 97, Dz. U. Nr 227 poz. 1505), stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 134, poz. 939, ze zm.) oraz w związku z § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź,

**- działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:**

**uznaje się** za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ww. ustawy, praktykę polegającą na nadużywaniu przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź, pozycji dominującej na lokalnym rynku zarządzania przystankami autobusowymi znajdującymi się w pasie dróg publicznych i przystankami krańcowymi w granicach administracyjnych Łodzi, poprzez bezpośrednie narzucanie nieuczciwych opłat za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami,

**i nakazuje się zaniechanie jej stosowania.**

**II.** Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 134, poz. 939, ze zm.) oraz w związku z § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania

antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź,

**- działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:**

nakłada się na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź karę pieniężną za naruszenie zakazu określonego w art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w wysokości 290.354,00 zł (słownie: dwieście dziewięćdziesiąt tysięcy trzysta pięćdziesiąt cztery złote).

**III.** Na podstawie art. 77 ust. 1 w związku z art. 80 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy 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. Nr 134, poz. 939, ze zm.) oraz w związku z § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 107, poz. 887),

**- działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:**

**obciąża się** przedsiębiorcę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź, kosztami opisanego na wstępie postępowania w sprawie stosowania praktyk ograniczających konkurencję oraz zobowiązuje się tego przedsiębiorcę do zwrotu Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów kosztów postępowania w kwocie 45,10 zł (słownie: czterdzieści pięć złotych 10 groszy)

### **Uzasadnienie**

W dniu 2 czerwca 2008 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej „Prezesem Urzędu”) zakończył postępowanie wyjaśniające wszczęte w celu wstępnego ustalenia, czy na lokalnym rynku transportu osobowego w Łodzi nastąpiło naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów uzasadniające wszczęcie postępowania antymonopolowego, w tym czy sprawa ma charakter antymonopolowy. Postępowanie to zostało wszczęte w następstwie złożenia przez firmę „BURSIK” PHU z siedzibą w Gadce Starej, zawiadomienia dotyczącego podejrzenia stosowania praktyk ograniczających konkurencję stosowanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź (zwane dalej „MPK”). W trakcie ww. postępowania Prezes Urzędu ustalił, że Miasto Łódź udostępniając przystanki autobusowe przewoźnikom, zobowiązuje ich w umowie o korzystania z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi, do zawarcia z MPK umowy o umieszczenie rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów na przystankach autobusowych oraz partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości (w § 3 ust. 3 ww. umowy). Na tej podstawie MPK zawiera z przewoźnikami umowy, których przedmiotem jest umieszczanie rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów na przystankach autobusowych oraz partycypacja przewoźników w kosztach utrzymania na wskazanych przystankach porządku i czystości. Zgodnie z § 4 ust. 1 tej umowy przewoźnik jest

zobowiązany do partycypacji w ponoszonych przez MPK kosztach utrzymania porządku i czystości oraz w kosztach utrzymania elementów wyposażenia przystanków. Z tego tytułu, w związku z korzystaniem z przystanku, przewoźnik jest zobowiązany do uiszczania co kwartał opłaty w wysokości ustalonej przez MPK.

§ 22 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2007 r. Nr 125 poz. 874, ze zm. – zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”) ustala, że uzyskanie przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Natomiast art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. 2005 r. Nr 236 poz. 2008, ze zm. – zwanej dalej „ustawą o utrzymaniu i porządku w gminach”), zobowiązuje przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej do uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych. W związku z powyższym Prezes Urzędu uznał, że narzucona przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, opłata za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, która zawiera koszty nie związane z uprzątnięciem i pozbyciem się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych jak np.: koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków, jest opłatą nieuczciwą.

Biorąc powyższe pod uwagę w dniu 23 października 2008 r. Prezes Urzędu wszczął postępowanie antymonopolowe w sprawie nadużywania przez MPK pozycji dominującej na lokalnym rynku zarządzania przystankami autobusowymi znajdującymi się w pasie dróg publicznych i przystankami krańcowymi w granicach administracyjnych Łodzi, polegającego na bezpośrednim narzucaniu nieuczciwych opłat za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, co może stanowić naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, zm. Dz. U. Nr 99, poz. 660, Nr 171, poz. 1206, Dz. U. Nr 157 poz. 926, Dz. U. Nr 223 poz. 1458, Dz. U. Nr 18 poz. 97, Dz. U. Nr 227 poz. 1505 – zwanej dalej „ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów”), (dowód: karta nr 1), o czym zawiadomił MPK (dowód: karta nr 2).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego MPK w piśmie z dnia 12 listopada 2008 r. wniosła o umorzenie wszczętego postępowania oraz wyjaśniła, że pobierane przez MPK opłaty można uznać za nieuczciwe jedynie w wypadku, gdy nie są kształtowane w oparciu o racjonalne kryteria, nie poparte ekonomiczną kalkulacją. Spółka wyjaśniła, że ww. opłata została ustalona na podstawie wzoru uwzględniającego wysokość opłaty i ilość zatrzymań w danym okresie danego przewoźnika zlokalizowanych w odpowiednich strefach. Wzór ten uwzględnia oprócz kosztów utrzymania i odśnieżania miejsc przystankowych, częstotliwości sprzątnięcia, koszty związane z umieszczaniem i wywieszeniem rozkładów jazdy, również koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków. Została ona wyliczona w oparciu o art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu w porządku i czystości w gminach oraz § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy

do publicznej wiadomości (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 79 – zwanego dalej „rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa”). Ponadto ustalając kwestionowaną przez Prezesa Urzędu opłatę MPK kierowało się celami, jakie wyznacza ustawa o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, czego nie wziął pod uwagę Prezes Urzędu. Zdaniem MPK utrzymanie porządku na przystankach nie może sprowadzać się jedynie do uprzątnięcia błota, śniegu, lodu czy innych zanieczyszczeń. Utrzymanie i naprawa elementów wyposażenia jest bowiem również niezbędna do zapewnienia porządku, estetyki, standardu wygody urządzeń, z których korzystają wszyscy pasażerowie, niezależnie z usług którego przewoźnika korzystają. Oprócz tego, istnienie uszkodzeń na przystankach jest faktycznym zaprzeczeniem stanu czystości i porządku. MPK podniosło również, że mając na uwadze stanowisko wyrażone przez Ministerstwo Infrastruktury w piśmie z dnia 12 marca 2008 r. podkreślić należy, iż art. 21a ustawy o transporcie drogowym nie zwalnia przewoźników z obowiązku utrzymania czystości na przystankach. Zdaniem MPK nie wykorzystuje ono swojej pozycji dominującej do poprawienia swoich wyników ekonomicznych, nie nadużywa ich do praktyk, których celem jest osłabienie konkurencji przedsiębiorców, gdyż ponosi straty na działalności związanej z utrzymaniem miejsc przystankowych. W istocie praktyka MPK w tym zakresie się nie ujawnia. Opłaty te bowiem nie są nadmierne, nie godzą w żaden sposób w konkurencję pomiędzy przedsiębiorcami. Przeciwnie, brak opłat skalkulowanych w oparciu o koszty utrzymania i napraw elementów wyposażenia stanowiłoby nieproporcjonalne obciążenie MPK, w sytuacji, kiedy inni przewoźnicy i tak korzystają z przystanków (dowód: karty nr 114-118).

#### **Prezes Urzędu ustalił:**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. jest spółką komunalną, która wpisana została do Rejestru Przedsiębiorców – Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000044561 (dowód: karty nr 224-233). MPK zostało powołane przez Miasto Łódź w celu świadczenia usług z zakresu komunikacji miejskiej na terenie Łodzi. Miasto Łódź nie dofinansowuje działalności MPK, ale płaci za usługi przewozowe wykonywane na jego zlecenie (dowód: karty nr 218-220).

W dniu 17 czerwca 2004 r. Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi – jednostka organizacyjna Miasta Łodzi, zawarł z MPK umowę o świadczenie usług w zakresie zagospodarowania i utrzymania miejsc przystankowych. Umowa ta oddawała w zarząd MPK przystanki należące do Miasta Łodzi, w celu osiągnięcia celów wskazanych w ww. umowie, takich jak: budowa nowych i utrzymanie dotychczasowych przystanków przy wykorzystaniu przychodów osiągniętych z udostępniania przystanków i uzyskanych z reklam zamieszczanych na billboardach reklamowych zainstalowanych na przystankach. Powyższa umowa zawarta pomiędzy MPK a Miastem Łódź była trzykrotnie zmieniona aneksami z dnia: 12 maja 2006 r. (dowód: karty nr 267-269), 28 grudnia 2006 r. (dowód: karty nr 270-272) i 2 kwietnia 2007 r. (dowód: karty nr 273-274). Zlecone w umowie zadania MPK mogło realizować samo lub zlecać ich wykonanie innym podmiotom gospodarczym (dowód: karty nr 263-264). Z tytułu realizacji ww. zadań-obowiązków MPK uzyskało prawo do pobierania dochodów z tytułu odpłatnego zamieszczania na wiatach i kioskach reklam, odstąpienia terenu innym podmiotom gospodarczym oraz opłat pobieranych od innych przewoźników z tytułu partycypacji w kosztach związanych z całorocznym utrzymaniem miejsc przystankowych i elementów wyposażenia, z których wspólnie korzystali (dowód: karty nr 267-268). Ponadto na podstawie § 4 ust. 4 zmienionego Aneksu Nr 1 z dnia 12 maja 2006 r. Miasto Łódź przyznało MPK prawo do wystąpienia do Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi z wnioskiem o rozwiązanie z przewoźnikiem umowy na korzystanie z przystanków autobusowych na

terenie miasta Łodzi w przypadku 3 miesięcznego opóźnienia w dokonaniu zapłaty przez przewoźnika za sprzątanie przystanków (dowód: karta nr 269). MPK stwierdziło, że obecnie z tego prawa nie korzysta.

Miasto Łódź jest właścicielem 1.257 przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach publicznych oraz przystanków krańcowych zlokalizowanych poza drogami publicznymi w granicach administracyjnych Łodzi (dowód: karta nr 111). Z przystanków tych mogą korzystać wszyscy zainteresowani przewoźnicy, w tym MPK. Poza przystankami należącymi do Miasta Łodzi na terenie miasta znajduje się dziewięć przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenach supermarketów, jeden przystanek należący do PKP oraz cztery przystanki zlokalizowane na prywatnych posesjach, w sumie 14 przystanków (dowód: karta nr 111).

Zgodnie z ww. umową podpisaną z Zarządem Dróg i Transportu w Łodzi MPK zawierało z przewoźnikami umowy, których przedmiotem była partycypacja przewoźników w kosztach umieszczania rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów na przystankach autobusowych oraz partycypacji w kosztach utrzymania przystanków autobusowych wskazanych w umowie. Umowę tę MPK w korespondencji z przewoźnikami nazwało umową na partycypację w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi (zwaną dalej „umową partycypacji”). Przewoźnik był zobowiązany do zawarcia ww. umowy z MPK w następstwie podpisania z Zarządem Dróg i Transportu w Łodzi umowy na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi (dowód: karta nr 6). Umowa zawierana przez Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi z przewoźnikami na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie Łodzi w § 3 pkt 3 zobowiązywała przewoźnika do zawarcia stosownej umowy z MPK w zakresie dostarczania i umieszczania rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów na przystankach oraz na utrzymaniu porządku i czystości na przystankach (dowód karty: nr 9, 103). W przypadku nie podpisania przez przewoźnika stosownej umowy z MPK, umowa przewoźnika z Zarządem Dróg i Transportu w Łodzi na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi była rozwiązywana (dowód: karta nr 94). Informację o odmowie podpisania umowy na partycypację wraz z wnioskiem o rozwiązanie umowy na korzystanie z przystanków MPK przekazywało Zarządowi Dróg i Transportu w Łodzi MPK (dowód: karta nr 93). Wysłanie ww. informacji poprzedzały pisma kierowane przez MPK do przewoźników informujące o ewentualnym wystąpieniu MPK do Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi z wnioskiem o rozwiązanie umowy z przewoźnikiem na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi (dowód: karty nr 59, 65, 155-158, 160, 162-165).

Zgodnie z art. 22 ustawy o transporcie drogowym przedsiębiorcy ubiegający się o wydanie przez właściwy organ zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, obowiązani są dołączyć do wniosku o wydanie zezwolenia, między innymi potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi. Brak tego uzgodnienia skutkuje odmową udzielenia zezwolenia. Także, zgodnie z art. 24 ust. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym zezwolenie cofa się w razie naruszenia lub zmiany warunków na jakich zezwolenie zostało wydane oraz określonych w zezwoleniu. Natomiast z treści art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym wynika, iż zezwolenie uprawnia przewoźników do wykonywania regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zgodnie z umową na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi warunkiem uzyskania ww. uzgodnienia jest podpisanie z MPK umowy o dostarczaniu i umieszczaniu rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów oraz o utrzymaniu porządku i czystości na przystankach (dowód: karta nr 9). W związku z powyższym nie podpisanie z MPK umowy na partycypację pozbawiało

przewoźnika możliwości korzystania z tego przystanku (dowód: karta nr 95), co skutkowało zmianą rozkładu jazdy poprzez wykreślenie z niego przystanku zarządzanego przez MPK albo rezygnacją z wykonywania przewozów z i do Łodzi.

Ustawa o transporcie drogowym w § 22 ust. 1a ustaliła, że uzyskanie przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Natomiast art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach zobowiązuje przewoźników (przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej) do uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk. Z treści ww. przepisów wynika, że pomimo generalnego zakazu pobierania opłat z tytułu korzystania z przystanków autobusowych, przewoźnicy korzystający z przystanków są zobowiązani do uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk. Stanowisko Prezesa Urzędu w tym zakresie jest zgodne ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury Departamentu Transportu Drogowego w Warszawie, które w piśmie z dnia 12 marca 2008 r. wyjaśniło, iż za korzystanie z przystanków jednostka samorządu terytorialnego nie może pobierać żadnych opłat za wyjątkiem opłat wskazanych w ustawie o utrzymaniu porządku i czystości w gminach (dowód: karty nr 98-99). Art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach jednoznacznie wskazuje jakie koszty ma ponieść korzystający z przystanków autobusowych. Z kolei § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa stanowi, iż koszty zamieszczenia informacji o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach na dworcach wymienionych w rozkładach jazdy, przewoźnik ponosi na podstawie umowy zawartej z właścicielem albo zarządcą dworca oraz właścicielem albo zarządcą przystanków, przy czym koszty te powinny być ponoszone przez wszystkich przewoźników w wysokości proporcjonalnej do liczby zatrzymań środków transportowych tych przewoźników na przystankach lub powierzchni zajętej na informację.

Opłatę za korzystanie z przystanków w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości ustala MPK. Opłat a ta ustalona jest w umowie zawieranej przez MPK z przewoźnikiem na podstawie następującego wzoru:

$$O = 0,055 \text{ zł} * A1 + 0,034 \text{ zł} * B1 + 0,021 \text{ zł} * C1,$$

gdzie O stanowi wysokość opłaty, zaś A1, B1, C1 to ilość zatrzymań w danym okresie danego przewoźnika zlokalizowanych w odpowiednich strefach.

Oprócz kosztów utrzymania i odśnieżania miejsc przystankowych wzór ten uwzględnia również koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków (dowód: karta nr 113).

Wskazane w ww. wzorze stawki kwotowe opłat zostały ustalone na podstawie kalkulacji sporządzonej przez MPK w 2005 r. „Kalkulacja opłaty dla innych przewoźników korzystających z przystanków autobusowych za utrzymanie miejsc przystankowych oraz elementów wyposażenia” (dowód: karta nr 110). Przykładowo w swoich pismach MPK podało, iż do kosztów utrzymania i naprawy elementów wyposażenia elementami zaliczono między innymi koszty utrzymania i napraw gablot, czy tablic służących ekspozycji rozkładów jazdy oraz ławek na przystankach. Opracowana przez MPK umowa na partycypację stanowi wzorzec umowy, a jej zawarcie następuje przez przystąpienie.

Ponadto w trakcie kontroli bezpośredniej przeprowadzonej w MPK Prezes Urzędu ustalił, że w 2005 r. przedsiębiorca ten do kosztów Działalności Działu Gospodarowania Majątkiem, na podstawie których wyliczono koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków zaliczył: wykonanie kosztów przystankowych na śmieci, naprawy wiat przystankowych, naprawy wygrozdzenia przystankowego, montaż, przestawienie wiaty przystankowej (dowód: karty nr 353-355). Jednocześnie w trakcie kontroli ustalono, że 6 dzierżawców przystanków autobusowych w Łodzi było zobowiązanych do sprzątnięcia przystanków na których zatrzymywali się przewoźnicy (dowód: karty nr 264, 271). Fakt świadczenia tych usług przez 6 dzierżawców przystanków nie został uwzględniony przy ustalaniu opłat dla przewoźników za partycypację w kosztach utrzymania przystanków (dowód: karta nr 368).

Udział kosztów utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków opłacie pobieranej od przewoźników, zgodnie z wyliczeniem MPK wynosi 32%. (dowód: karty nr 218 i 221). W roku 2007 r. MPK uzyskało od przewoźników kwotę 175.793,62 zł (dowód: karta nr 92) a w 2008 r. kwotę 303.088,87 zł z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków (dowód: karta nr 284). Ponadto, z tytułu zamieszczania reklam MPK osiągnęło przychody w wysokości:

- w 2005 r. – nie zaksięgowano przychodów,
- w 2006 r. – 79,7 tys. złotych,
- w 2007 r. – 35,2 tys. złotych,
- w 2008 r. – 29,5 tys. złotych,

z tytułu udostępniania powierzchni przystanków:

- w 2005 r. – 26,3 tys. złotych, od 9 przedsiębiorców dzierżawiących,
- w 2006 r. – 20,4 tys. złotych, od 14 przedsiębiorców dzierżawiących,
- w 2007 r. – 51,9 tys. złotych, od 16 przedsiębiorców dzierżawiących,
- w 2008 r. – 40,8 tys. złotych, od 19 przedsiębiorców dzierżawiących,

(dowód: karta nr 368). Reklamy są zamieszczane na 239 przystankach autobusowych w Łodzi (dowód: karta nr 267).

W 2008 r. 82 przewoźników podpisało z MPK umowy na partycypację w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi.

Przychód MPK w 2008 r. z działalności ogółem wyniósł tajemnica przedsiębiorcy zł (dowód: karta nr 346 odwrót). Natomiast zysk MPK wyniósł tajemnica przedsiębiorcy zł (dowód: karta nr 367).

### **Prezes Urzędu zważył.**

#### **Interes publiczny.**

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów należy do dziedziny prawa publicznego i jako taka chroni interes ogólnospołeczny. W świetle art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów „ustawa określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów.” W czasie postępowania i przy wydawaniu decyzji Prezes Urzędu jest rzecznikiem interesu publicznego. Publicznoprawny charakter ustawy oznacza, że nie wszystkie zachowania przedsiębiorców i ich związków, nawet formalnie podlegające literze prawa, uzasadniają uruchomienie przewidzianych przez nią instrumentów. Tym

samym warunkiem koniecznym do uruchomienia procedur i zastosowania instrumentów określonych w ustawie jest zatem, aby działania przedsiębiorców – którym zarzucono naruszenie jej przepisów – stanowiły potencjalne zagrożenie interesu publicznego, nie zaś jednostki lub grupy. Takie stanowisko konsekwentnie prezentuje Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W wyroku z dnia 27 czerwca 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 92/00) Sąd stwierdził, że *interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany co do swych wymagań. Organ administracji – Prezes Urzędu winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej – art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dotyczący ogółu a nie jednostki, czy też określonej grupy. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes prawny jednostki czy też grupy*". Podobnie na temat interesu publicznego Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wypowiedział się w wielu innych wyrokach, np. z dnia 30 maja 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 80/00), z dnia 4 lipca 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 108/00), z dnia 6 czerwca 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 78/00).

Powyższe stanowisko znalazło również potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 29 maja 2001 r. (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 lutego 2004 r. (sygn. akt III SK 2/04) Sąd Najwyższy dodał, iż naruszenie indywidualnego interesu (w powołanym wyroku – konsumenta), nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia publicznego zbiorowego interesu, jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W rozpatrywanym postępowaniu skutkami „cenowej praktyki” MPK dotknięci zostali wszyscy przewoźnicy, którzy podpisali umowy na partycypację, w następstwie udostępnienia tych przystanków przez Miasto Łódź, to jest 82 przewoźników. Zachowania MPK w zakresie polityki cenowej mogą również dotyczyć potencjalnych przedsiębiorców, chcących uczestniczyć w obrocie gospodarczym, którzy zamierzają wykonywać publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami przebiegającymi oraz kończącymi lub rozpoczynającymi się w Łodzi. To z kolei ma bezpośredni wpływ na interesy wszystkich konsumentów – pasażerów korzystających ze środków komunikacji w celu dojazdu do miejsc przeznaczenia lub skomunikowania się z innymi trasami – liniami komunikacyjnymi. Tak szeroki krąg uczestników rynku dotkniętych skutkami praktyki uzasadnia zastosowanie w niniejszej sprawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Mamy bowiem tutaj do czynienia z naruszeniem interesu publicznoprawnego.

### **Przesłanki praktyki ograniczającej konkurencję.**

Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Natomiast art. 9 ust. 2 pkt 1 tej ustawy stanowi, że nadużywanie pozycji dominującej, w szczególności może polegać na bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.



Dla stwierdzenia zarzucanej praktyki ograniczającej konkurencję na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów konieczne jest łączne wystąpienie następujących przesłanek:

- 1) pozycja dominująca przedsiębiorcy na rynku właściwym,
- 2) nadużywanie pozycji dominującej poprzez bezpośrednie lub pośrednie narzucaniu nieuczciwych cen.

W celu udowodnienia pierwszej przesłanki warunkiem koniecznym jest wykazanie, iż dany podmiot jest przedsiębiorcą i posiada na rynku właściwym w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów pozycję dominującą. W celu udowodnienia drugiej przesłanki koniecznym jest wykazanie iż przedsiębiorca nadużywa posiadaną pozycję dominującą poprzez narzucenie ceny oraz wykazanie, że narzucona cena jest ceną nieuczciwą.

#### Ad. pkt 1

Definicję przedsiębiorcy zawiera art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zgodnie z jego treścią pod pojęciem „przedsiębiorca” - rozumie się przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej. Na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 155 poz. 1095, ze zm.) przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna nie będąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną - wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą.

MPK jest spółką prawa handlowego wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000044561 (dowód: karta nr 224). Tym samym jest przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Rynek właściwy – stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów 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.

Pod pojęciem towar – zgodnie z art. 4 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumie się rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi, a także roboty budowlane.

Właściwość produktową rynku analizowanego w niniejszym postępowaniu wyznacza rodzaj działalności prowadzonej przez MPK w zakresie świadczonych przez nią usług na rzecz Miasta Łodzi, na podstawie zawartej z Miastem Łódź umowy z dnia 17 czerwca 2004 r. o świadczenie usług w zakresie zagospodarowania i utrzymania miejsc przystankowych, która uprawnia MPK do zarządzania wszystkim gminnymi przystankami w Łodzi. Tym samym w ujęciu produktowym, za rynek właściwy w niniejszej sprawie należy uznać rynek zarządzania przystankami autobusowymi w pasie dróg publicznych i przystankami krańcowymi. Zarządzanie przystankami autobusowymi w Łodzi uprawnia MPK do ustalania i pobierania pożytków z przystanków w tym opłat za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym pod pojęciem przystanku należy rozumieć miejsce przeznaczone do wsiadania lub

wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Znak ten oznacza miejsce zatrzymywania się wskazanych na znaku pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Oznacza ponadto miejsce do zatrzymywania się innych niż autobus pojazdów samochodowych wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach i pojazdów przeznaczonych do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli. Miejsca zatrzymywania się pojazdów-przystanki określają przebieg trasy – linii komunikacyjnej. MPK na podstawie umowy z Miastem Łódź, które jest właścicielem 1.257 przystanków autobusowych w Łodzi, zarządza wszystkimi gminnymi przystankami autobusowymi w Łodzi stanowiącymi 99% wszystkich przystanków w Łodzi. Ponadto Łódź, która jest dużym ośrodkiem przemysłowym, kulturalnym, znaczącym węzłem kolejowym i autobusowym, portem lotniczym, dużym ośrodkiem administracyjnym i uniwersyteckim, stanowi główny punkt docelowy podróżujących konsumentów z województwa łódzkiego i kraju. Podpisanie przez przewoźników umowy z MPK na partycypację w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi, przesądza o dostępie do przystanków autobusowych w Łodzi i tym samym celowości uruchomienia danej linii komunikacyjnej, atrakcyjności oferty rynkowej oraz o tym czy przewoźnik otrzyma od właściwego organu zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym na linii komunikacyjnej, przebiegającej, kończącej lub rozpoczynającej się w Łodzi. Jednocześnie zaproponowana konsumentom – pasażerom ilość miejsc do wsiadania i wysiadania (przystanków) na danej linii komunikacyjnej, znacząco wpływa na konkurencyjność przewoźnika na rynku przewozów, poprzez zapewnienie konsumentom jak największej oferty miejsc na skomunikowanie się z wybranymi przez niego docelowymi miejscami podróży. Przewoźnicy nie znajdują innych substytutów dla przystanków zarządzanych przez MPK. Chcąc zatrzymać się na przystankach w Łodzi przewoźnicy muszą podpisać stosowaną umowę z MPK zarządzającym przystankami w Łodzi. W związku z powyższym rynkiem właściwym w ujęciu produktowym w niniejszej sprawie jest rynek zarządzania przystankami autobusowymi.

Określając rynek właściwy w ujęciu geograficznym, należy wskazać, że z uwagi na prawo Miasta Łodzi do ustalania zasad korzystania z przystanków przez przewoźników ubiegających o udostępnienie przystanków w granicach gminy, uzależnienia uruchomienia linii komunikacyjnych kończących lub rozpoczynających się w Łodzi od partycypacji w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi przez przewoźników ubiegających o udostępnienie przystanków w granicach gminy, należy rynek zawęzić do granic administracyjnych Łodzi. W stosunku do rynku właściwego geograficznie należy zaznaczyć, że mimo, iż ze względu na cenę usługi warunki konkurencji są różne w zależności od stref umiejscowienia przystanku, z uwagi na znikomą ilość przystanków należących do konkurentów MPK w stosunku do ilości przystanków MPK w każdej z tych stref nie jest konieczne dla potrzeb niniejszego postępowania dalsze określanie zakresu rynku właściwego geograficznie. Przyjęcie innej definicji nie miałoby wpływu na pozycję MPK na tym rynku.

W związku z powyższym rynkiem właściwym w niniejszej sprawie jest lokalny rynek zarządzania przystankami autobusowymi znajdującymi się w pasie dróg publicznych i przystankami krańcowymi w granicach administracyjnych Łodzi.

Art. 9 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zawiera bezwzględny zakaz nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym. Aby zatem działania

przedsiębiorcy zakwalifikować jako praktykę wskazaną w art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, należy wykazać, że przedsiębiorca posiada pozycję dominującą na rynku właściwym.

Przez pozycję dominującą – zgodnie z treścią art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów 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 wcześniej określonym rynku właściwym w ujęciu produktowym i geograficznym 1.271 przystanków autobusowych w Łodzi MPK zarządza 1.257 przystankami. Oznacza to, że MPK posiada kwalifikowaną pozycję dominującą na rynku właściwym (około 99%). Dodatkowo należy wskazać, iż o zwiększeniu ilości przystanków autobusowych decyduje wyłącznie Miasto Łódź po uzyskaniu opinii MPK i przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych miasta (dowód: karta nr 262). Tym samym nie jest możliwe natychmiastowe zwiększenie ilości przystanków w Łodzi. (porównaj: wyrok z dnia 31 maja 2000 r. sygn. akt XVII Ama 44/00). Zarządzanie 99% przystanków autobusowych w Łodzi gwarantuje MPK możliwość działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów czy konsumentów.

Prezes Urzędu stwierdził, że pierwsza przesłanka została spełniona.

Ad. pkt. 2

Przepis art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stanowi, że nadużyciem pozycji dominującej na rynku właściwym jest między innymi bezpośrednio narzucanie nieuczciwych – nadmiernie wygórowanych cen. Praktyka ta ma charakter eksploatacyjny a jej istotą nie jest wpływanie na strukturę rynku, lecz uzyskiwanie korzyści kosztem innych podmiotów, którymi mogą być – jak w niniejszej sprawie – przewoźnicy. W celu udowodnienia tej przesłanki konieczne jest wykazanie kumulatywnego spełnienia dwóch jej elementów, to jest narzucania cen oraz nieuczciwego charakteru narzuczanych cen.

Przez cenę – zgodnie z art. 4 pkt 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumie się ceny, jak również opłaty o charakterze cen, marże handlowe, prowizje i narzuty do cen. W przedmiotowym postępowaniu ceną w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest opłata za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości.

Narzucanie warunków umowy w tym opłaty ma miejsce wówczas, kiedy ma to charakter przymusowy, tj. wymuszony przez przedsiębiorcę dominującego. W świetle dotychczasowego orzecznictwa antymonopolowego o tym, czy w konkretnych warunkach dominacji rynkowej treść umowy została kontrahentowi narzucona decyduje treść umowy i okoliczności jej zawarcia. Orzecznictwo ukształtowało zasadę racjonalnego postępowania kontrahenta przedsiębiorcy dominującego, ocenianą według hipotetycznego założenia istnienia konkurencji na rynku. Narzucanie warunku umowy jaką jest cena (w tym przypadku opłata za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości) ma miejsce wówczas, gdy przedsiębiorca posiadający pozycję dominującą, wykorzystując sytuację przymusową kontrahenta, wynikającą z braku rzeczywistych alternatyw na rynku, wymusza na nim

określone zachowanie. Dla oceny sytuacji istotny jest brak wzajemnej zgodności stron co do treści umowy, która obiektywnie jest umową nierównoprawną. Do narzucania może dochodzić zarówno w drodze aktywnego działania w negocjacjach, jak również zaniechania, tj. odmowy podejmowania negocjacji odnośnie spornych kwestii.

Jak wcześniej wykazano MPK zarządzając przystankami autobusowymi Miasta Łodzi posiada kwalifikowaną pozycję dominującą na tym rynku w Łodzi i tym samym dysponuje potencjałem niezbędnym do narzucania swoim kontrahentom – przewoźnikom warunków umowy dotyczących korzystania z tych przystanków w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi. Oczywiście jest, że przewoźnicy świadczący usługi publicznego przewozu osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami muszą korzystać z przystanków autobusowych, w celu zabrania pasażerów lub umożliwienie im opuszczenie pojazdu zapewniając im tym samym dojazd do miejsc przeznaczenia. Aby móc wykonywać publiczny przewóz osób przewoźnicy zgodnie z art. 22 ust.1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym muszą uzgodnić zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków z ich właścicielami lub zarządzającymi. Jest to jeden z warunków niezbędnych do uzyskania zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym. Jednocześnie ust. 1a tego artykułu ustawy o transporcie drogowym gwarantuje przewoźnikowi, że uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na niego żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Jednak art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach stanowi wyjątek od tej zasady ustalając, że uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej. Miasto Łódź ustaliło zasady korzystania z przystanków autobusowych w Łodzi. Zgodnie z warunkami umowy o korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miasta Łodzi (§ 3 pkt 3 umowy) Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi jako jednostka organizacyjna Miasta Łodzi, zobowiązywał przewoźnika do zawarcia z MPK umowy o dostarczanie i umieszczanie rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów na przystankach oraz o utrzymaniu porządku i czystości na przystankach (dowód: karta nr 9) zwana przez MPK umową na partycypację w kosztach utrzymania przystanków komunikacji zbiorowej w Łodzi. Powyższa umowa została opracowana przez MPK i stanowi wzorzec umowy w rozumieniu art. 384<sup>1</sup> Kodeksu cywilnego. Postanowienia ww. umowy nie podlegają negocjacjom w tym postanowienia dotyczące odpłatności za partycypację w kosztach utrzymania porządku i czystości na przystankach. Przewoźnicy zawierają umowę z MPK przez przystąpienie – adhezję (dowód: karty nr 27-29). Zgodnie z zawartą umową z MPK przewoźnik jest zobowiązany do partycypacji w kosztach utrzymania przystanków autobusowych objętych umową w zakresie porządku i czystości oraz elementów wyposażenia (dowód: karta nr 60). § 4 pkt 2 tej umowy reguluje, iż wysokość opłaty za partycypację w kosztach utrzymania przystanków ustalana jest corocznie przez MPK, zgodnie ze wzorem wskazanym w pkt 3 tego paragrafu. Natomiast zgodnie z pkt 4 ww. paragrafu brak uregulowania przez przewoźnika pierwszej opłaty za utrzymanie na przystankach porządku i czystości oraz elementów wyposażenia skutkuje wygaśnięciem ww. umowy (dowód: karta nr 61). Jak wynika z treści przytoczonych umów zawieranych przez przewoźników nie mieli oni możliwości prowadzenia jakichkolwiek negocjacji warunków ww. umowy w tym w określenia wysokości opłaty za utrzymanie na przystankach porządku i czystości oraz elementów wyposażenia a odmowa jej podpisania skutkowałą nie udostępnieniem przystanków przewoźnikowi. Należy nadmienić, że wysokość ww. opłaty została ustalona

z góry, w 2005 r., na podstawie kalkulacji za 1 zatrzymanie (dowód: karata nr 83). Należy również nadmienić, że ustalone przez Miasto Łódź zasady udostępniania przystanków wykluczają możliwość sprzątanía przystanków zarządzanych przez MPK samodzielnie przez przewoźników lub zlecenie przez przewoźnika ich sprzątanía innemu przedsiębiorcy.

Z treści powyższej umowy jasno wynika, że została ona kontrahentowi narzucona. Opłata za utrzymanie na przystankach porządku i czystości oraz elementów wyposażenia nie była negocjowana z przewoźnikami. Przewoźnik zawierał ją z MPK poprzez przystąpienie. Przewoźnik nie miał innej możliwości jak zgodzić się na warunki zawarte w umowie z MPK.

Prezes Urzędu stwierdził, że narzucanie ceny – opłaty za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości zostało udowodnione.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów nie wprowadza jednoznacznych kryteriów jakościowych, pozwalających na dokonanie oceny, czy dane warunki umowy, w tym cena, są uczciwe, czy też nie. Wykładnia art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów uwzględniająca cel tej ustawy i cały kontekst normatywny tego przepisu prowadzi do wniosku, że pojęcie „nieuczciwa cena” może być odniesione także do przypadku, w którym przedsiębiorca, kalkulując cenę, uwzględnia koszt, który nie może być uwzględniony w cenie towaru, z uwagi na obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa. Nie ma w tym przypadku znaczenia, czy w taki sposób skalkulowana cena jest „nadmiernie wygórowana” czy też nie wystarczy, że jest nieuczciwa – sprzeczna z obowiązującymi przepisami prawa. Ocena, czy dany warunek może być uznany za nieuczciwy, dokonywana być musi każdorazowo na tle przepisów odrębnych regulujących dany rodzaj umowy” (tak: Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - Komentarz, Twigger, Warszawa 2002, str. 104).

W przedmiotowej sprawie opłaty za korzystanie z przystanków w zakresie partycypacji przewoźników w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości regulują następujące przepisy prawa. Art. 22 ust. 1a ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Natomiast art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach stanowi, że uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej. Z kolei § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa stanowi, iż koszty zamieszczenia informacji o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach na dworcach wymienionych w rozkładach jazdy, przewoźnik ponosi na podstawie umowy zawartej z właścicielem albo zarządcą dworca oraz właścicielem albo zarządcą przystanków, przy czym koszty te powinny być ponoszone przez wszystkich przewoźników w wysokości proporcjonalnej do liczby zatrzymań środków transportowych tych przewoźników na przystankach lub powierzchni zajętej na informację.

Z treści przytoczonych przepisów prawa jednoznacznie wynika, iż regułą jest, że za korzystanie z przystanków w zakresie partycypacji przewoźników w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości nie można pobierać żadnych opłat. Wyjątek stanowi możliwość obciążenia przewoźnika kosztami uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych i zamieszczenia informacji o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach. Innych kosztów

związanych z utrzymaniem przystanków właściciel lub zarządzający przystankiem nie może przenosić na korzystającego z przystanku przewoźnika. Wartość ekonomiczną usługi ustawodawca ustalił na poziomie kosztów, jaka przypada na przewoźnika z tytułu uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych i zamieszczenia informacji o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach. Tym samym ekwiwalentnym świadczeniem przewoźnika z tytułu korzystania z przystanków, będzie obciążenie go kosztami uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz zamieszczenia informacji o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach. Wliczone przez MPK do opłaty za korzystanie z przystanków w zakresie partycypacji przewoźników w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, kosztów utrzymania wyposażenia przystanków takich jak; koszty zakupu, konserwacji i napraw elementów wyposażenia przystanków (napraw ławek, zakupu koszy na śmieci, naprawy wyгородzenia przystankowego, montażu, przestawienie wiaty przystankowej, napraw wiat przystankowych) spowodowało, iż opłata ustalona przez MPK przekracza wartość świadczenia jaką ustawodawca ustalił dla tego rodzaju usług.

W przedmiotowej sprawie bezspornym jest fakt, że MPK do opłaty pobieranej od przewoźnika z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach porządku i czystości, wliczyło również koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków (dowód: karta nr 218). Udział kosztów utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków w opłacie pobieranej od przewoźnika z tytułu partycypowania w kosztach utrzymania porządku i czystości na przystankach wynosi 32% (dowód: karta nr 218). Fakt ten został potwierdzony przez MPK w piśmie z dnia 4 grudnia 2008 r. (dowód: karty nr 218-220). W związku z powyższym należy uznać, że przewoźnicy korzystający z zarządzanych przez MPK przystanków byli i są obciążani opłatą z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach porządku i czystości w wysokości wyższej niż przewidują to przepisy prawa. Opłata ustalona przez MPK jest wyższa od opłaty, jaką należy pobierać za utrzymanie na przystankach porządku i czystości o koszty utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków, przez co jest niezgodna z prawem.

Zdaniem Prezesa Urzędu ustanawiając ww. przepisy prawa ustawodawca miał na celu rozdzielenie kosztów związanych z utrzymaniem przystanków pomiędzy właściciela czy zarządcę przystanku, będącego w większości przypadków monopolistą, a przewoźnika mając na względzie prowadzoną przez nich działalność gospodarczą i wzajemne relacje gospodarcze. Taki podział kosztów uniemożliwia przerzucanie na przewoźników – słabszą stronę kontraktu, kosztów nie związanych bezpośrednio z wykonywaną przez nich działalnością przewozową. Należy zaznaczyć, że podział taki jest zasadny z uwagi na możliwość wykorzystania przystanków również do innych celów niż tylko jako miejsce wsiadania i wysiadania pasażerów korzystających z usług przewoźników. Jak wynika z działalności MPK przedsiębiorca ten czerpie korzyści z przystanków autobusowych również w postaci opłat za zamieszczane reklamy na przystankach, wykorzystując do tego pylony reklamowe zamieszczone na przystankach, czy wynajmując powierzchnie przystanku pod prowadzenie działalności gospodarczej. Wynika to wprost z treści zawartej przez MPK umowy z Zarządem Dróg i Transportu w Łodzi o świadczenie usług w zakresie zagospodarowania i utrzymania miejsc przystankowych. (dowód: karty nr 47 i 45) jak i oświadczenia MPK (dowód: karta nr 368). Ponadto o tym jak ma wyglądać przystanek i jakie z tego tytułu należy ponieść koszty decyduje jego właściciel a nie zatrzymujący się na nim przewoźnik. To właściciel decyduje czy przystanek zgodnie z obowiązującymi

przepisami prawa będzie miejscem oznaczonym jedynie znakiem przystankowym umieszczonym na słupie, czy też znak przystankowy zostanie umieszczony na wiacie czy pawilonie spełniającym przy okazji rolę przystanku i punktu sprzedaży towarów oraz miejsca zamieszczania reklam. Rola przewoźnika sprowadza się jedynie do zaakceptowania decyzji właściciela przystanku i ewentualnego ponoszenia kosztów w następstwie podjętych decyzji.

Prezes Urzędu nie zgodził się argumentacją MPK, że „aby stwierdzić iż stosowana przez MPK opłata jest nieuczciwa powinno się uwzględnić cele jakie wynikają z ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, gdyż określa ona bowiem obowiązki właścicieli nieruchomości dotyczące ustalania czystości i porządku”. Jak wynika z treści tej ustawy ustawodawca, dążąc do zapewnienia czystości i porządku w gminach, sam rozłożył te obowiązki między różne podmioty wskazane w ustawie. Na przewoźników w art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu porządku i czystości w gminach ustawodawca nałożył jedynie obowiązek uprzątnięcia i pozbycia się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych oraz z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych i nie ponad to. Innych obowiązków a tym samym obciążanie go kosztami niezwiązanymi z ww. obowiązkiem ustawodawca nie przewidział. Wynika to wprost z § 22 ust. 1a ustawy o transporcie drogowym i art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu porządku i czystości w gminach. Jednoznaczność i jasność treści ww. przepisów ustawowych wyklucza konieczność stosowania innej wykładni niż wykładnia językowa. W państwie prawa interpretator musi zawsze w pierwszym rzędzie brać pod uwagę językowe znaczenie tekstu prawnego. Jeżeli językowe znaczenie jest jasne, wówczas zgodnie z zasadą „clara non sunt interpretanda” nie ma potrzeby sięgania po inne pozajęzykowe metody wykładni. Na takim stanowisku stoi zarówno doktryna jak i Sąd Najwyższy, który w uchwale z dnia 20 czerwca 2000 r., I KZP 16/00 stwierdził: „Jeżeli wbrew jasnemu pod względem językowym sformułowaniu przepisu nadawałoby mu się jakieś znaczenie, aniżeli to oczywiste znaczenie językowe, wówczas rola ustawodawcy byłaby li tylko pozorna”.

Nie ma też znaczenia w przedmiotowym postępowaniu fakt, iż Miasto Łódź zobowiązało MPK w zawartej umowie do obciążania przewoźników kosztami utrzymania i naprawy elementów wyposażenia przystanków. MPK jest samodzielnym przedsiębiorcą, spółką prawa handlowego, która w swojej działalności winna stosować się do przepisów prawa niezależnie od treści zawartych umów cywilnoprawnych. Prowadząc działalność gospodarczą MPK powinno wziąć pod uwagę treść art. 58 § 1 Kodeksu cywilnego zgodnie, z którym czynność sprzeczna z ustawą albo mająca na celu obejście ustawy jest nieważna, chyba że właściwy przepis przewiduje inny skutek, w szczególności ten, iż na miejsce nieważnych postanowień czynności prawnej wchodzi odpowiednie przepisy ustawy. Przez ustawę należy rozumieć wszystkie normy prawne obowiązujące powszechnie, mieszczące się w zawartym w art. 87 Konstytucji RP katalogu źródeł prawa – vide: Kodeks cywilny. Komentarz pod redakcją Edwarda Gniewka Wydawnictwo C.H. BECK Warszawa 2006 s. 132). W przedmiotowej sprawie MPK zignorowało obowiązujące przepisy prawa.

Mając powyższe na uwadze oraz całość materiału dowodowego zgromadzonego w postępowaniu, Prezes Urzędu uznał za udowodnione, iż opłata pobierana przez MPK od przewoźników za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, jest ceną nieuczciwą.

Prezes Urzędu stwierdził, że druga przesłanka została udowodniona.

W związku z powyższym, wobec kumulatywnego spełnienia obu przesłanek stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 9 ust 2. pkt 1 ustawy

o ochronie konkurencji i konsumentów, dotyczącej nadużywania przez MPK pozycji dominującej na lokalnym rynku zarządzania przystankami autobusowymi znajdującymi się w pasie dróg publicznych i przystankami krańcowymi w granicach administracyjnych Łodzi, polegającego na bezpośrednim narzucaniu nieuczciwych opłat za korzystanie z przystanków autobusowych w zakresie partycypacji w kosztach utrzymania na przystankach autobusowych porządku i czystości, przewoźnikom wykonującym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami – Prezes Urzędu orzekł jak w pkt I sentencji.

### **Kara pieniężna**

Zgodnie z art. 106 ust 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w swojej 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. 6, w zakresie nie wyłączonym na podstawie art. 7 i art. 8, lub naruszenia zakazu określonego w art. 9. Z treści powyższego przepisu wynika, iż ww. kara ma charakter fakultatywny, a zatem od Prezesa Urzędu zależy – w ramach uznania administracyjnego – uznanie w decyzji zasadności nałożenia kary pieniężnej w raz z określeniem jej wysokości. Wprawdzie ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów, nie zawiera katalogu przesłanek, od których uzależniona jest decyzja o nałożeniu kary, jednakże art. 111 wskazuje, że ustalając wysokość kary Prezes Urzędu winien wziąć pod uwagę okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy oraz zgodnie z art. 130 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów uwzględnić również okoliczność naruszenia przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Ustalając wysokość kary pieniężnej w decyzjach stwierdzających naruszenie zakazów określonych w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów, należy zatem uwzględnić wagę tego naruszenia, rozmiar skutków stosowanej praktyki ograniczającej konkurencję, bądź praktyki naruszającej zbiorowe interesy konsumentów, jak również zaistniałe okoliczności obciążające i łagodzące.

Z treści przedstawionego przez MPK materiału dowodowego wynika, że przedsiębiorca ten znał treść ustawy o transporcie drogowym i ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Tym samym powinien mieć świadomość, że opisane w niniejszej decyzji zachowanie może stanowić naruszenie art. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, iż MPK godziła się z możliwością uznania jej zachowania za praktykę ograniczającą konkurencję. W związku z powyższym należy przyjąć, że w sytuacji stwierdzenia stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 9 ust 2. pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, istnieje podstawa do nałożenia na MPK kary pieniężnej, o której mowa w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Jak wskazano na wstępie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przewiduje możliwość nałożenia na przedsiębiorcę kary pieniężnej w wysokości nie większej niż 10% przychodu, osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary. Ustawa nie przesądza bezwzględnie wysokości kary nakładanej przez Prezesa Urzędu, który decyduje o tym w każdym konkretnym przypadku, kierując się założeniem, że sankcja musi spełniać zarówno funkcję represyjną, jak i prewencyjną (dyscyplinującą). Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa



w art. 106, Prezes Urzędu zgodnie z art. 111 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów powinien wziąć pod uwagę w szczególności okres, stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy, a także uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

W 2008 r. MPK osiągnęło przychód w wysokości tajemnica przedsiębiorcy zł. 10% tej kwoty, a więc maksymalna kara, jaka może zostać nałożona na przedsiębiorcę wynosi tajemnica przedsiębiorcy zł.

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes Urzędu w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonego w niniejszej decyzji naruszenia. Dokonując tej oceny Prezes Urzędu wziął pod uwagę, że o wadze naruszenia decydują dwie grupy okoliczności: dotyczące (a) natury naruszenia i (b) czynników związanych ze specyfiką rynku oraz działalnością przedsiębiorcy.

W kwestii natury naruszenia Prezes UOKiK wyróżnia **naruszenia bardzo poważne**, do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku, **naruszenia poważne**, do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne nie zaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów, naruszenia mniej poważne niż wyżej wymienione (**naruszenia pozostałe**), do których należą m.in. porozumienia wertykalne nie dotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze.

W ocenie Prezesa Urzędu stwierdzona praktyka MPK, nie ma bardzo poważnego lub poważnego charakteru i mieści się w kategorii naruszeń pozostałych. W postępowaniu wykazano, że stwierdzona praktyka eksploatacyjna stosowana przez MPK dotknęła wszystkich przewoźników, którym Miasto Łódź udostępniło przystanki na terenie Łodzi, a więc dotyczyło wszystkich uczestników po stronie popytowej rynku właściwego w sprawie. Należy zaznaczyć, że z uwagi na nie podwyższanie przez MPK od 2005 r. wysokości ocenianej opłaty warunki konkurencji na ww. rynku w latach 2006-2009 w tym zakresie nie uległy zmianie. Biorąc powyższe pod uwagę karę należało określić na poziomie tajemnica przedsiębiorcy % przychodu MPK to jest 806.539.534,39 zł.

Wychodząc z założenia, że wymiar kary pieniężnej nakładanej za stosowanie przez przedsiębiorcę praktyk ograniczających konkurencję powinien być uzależniony od wpływu stwierdzonego naruszenia na rynek, Prezes Urzędu rozważył, czy ustalona wyżej wartość kary powinna podlegać dalszej modyfikacji.

Organ antymonopolowy uznał, iż fakt, że w wyniku stosowania przez MPK praktyki ograniczającej konkurencję, przedsiębiorcy transportowi korzystający z przystanków komunikacji miejskiej ponieśli rzeczywiste straty, w postaci opłat pobranych od nich w bezprawnej wysokości. Mając jednak na względzie fakt, że praktyka stosowana przez MPK nie ma nieodwracalnego charakteru, jak również niewielki udział przychodów MPK z tytułu działalności na rynku zarządzania przystankami autobusowymi w Łodzi w przychodach ogółem tego przedsiębiorcy (niecałe tajemnica przedsiębiorcy % przychodu za 2008 r.) Prezes Urzędu

doszedł do przekonania, że z uwagi na ocenę wpływu naruszenia na rynek, ustaloną na poprzednim etapie kwotę bazową należy obniżyć o 70%, to jest do kwoty 241.961,86 zł.

Prezes Urzędu uwzględnił następnie okres trwania naruszenia. Na taką potrzebę wskazuje wprost treść art. 111 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Prezes Urzędu uznał, że z uwagi na okres naruszenia trwający ponad trzy lata (od listopada 2005 r.), który można określić jako długotrwały, karę należy zwiększyć o 20%, tj. do kwoty 290 354, 00 zł.

Prezes Urzędu nie stwierdził występowania w niniejszej sprawie okoliczności łagodzących ani obciążających, w związku z czym uznał, iż ustalona na poprzednim etapie wysokość kary powinna pozostać bez zmian.

W ocenie Prezesa Urzędu wymierzona kara w wysokości 290.354,00 zł stanowiąca około tajemnica przedsiębiorcy % ubiegłorocznego przychodu MPK i tajemnica przedsiębiorcy % maksymalnego wymiaru kary przewidzianego w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest adekwatna do stopnia naruszenia przepisów tej ustawy. Prezes Urzędu, kierując się potrzebą zdecydowanego przeciwdziałania stosowaniu praktyk ograniczających konkurencję na rynku uznał, że orzeczona kara powinna stanowić dolegliwość dla uczestnika niniejszego postępowania. W tym przypadku kara powinna w szczególności spełnić funkcję prewencyjną i wychowawczą, tak aby zapobiec w przyszłości naruszeniom przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Jednocześnie z uwagi na wysokość zysku netto osiągniętego przez MPK w 2008 r. nałożona kara jest również adekwatna do możliwości finansowych przedsiębiorcy.

Wobec powyższego Prezes Urzędu orzekł jak w pkt II sentencji.

Zgodnie z art. 80 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu rozstrzyga o kosztach w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. W myśl art. 77 tej ustawy, jeżeli postępowanie zostało wszczęte z urzędu i w jego wyniku organ antymonopolowy stwierdził naruszenie przepisów tejże ustawy, przedsiębiorca lub związek przedsiębiorców, który dopuścił się tego naruszenia, zobowiązany jest ponieść koszty postępowania.

Niniejsze postępowanie antymonopolowe zostało wszczęte z urzędu. W jego wyniku Prezes Urzędu w punkcie I sentencji przedmiotowej decyzji stwierdził naruszenie art. 9 ust. 1 i ust. 2 oraz pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przez MPK. Kosztami niniejszego postępowania są wydatki związane z prowadzoną w toku tego postępowania korespondencją. W związku z powyższym Prezes Urzędu postanowił obciążyć MPK kwotą kosztów w wysokości 45,10 zł (słownie: czterdzieści pięć złotych 10 groszy) stanowiących koszty wysyłki wezwań wystosowanych do Spółki.

W związku z powyższym orzeczono jak w punkcie III sentencji.

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Warszawa: NBP O/O Warszawa 51101010100078782231000000.

Koszty niniejszego postępowania MPK jest obowiązane wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: NBP o/o Warszawa Nr 51101010100078782231 000000 w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479<sup>28</sup> § 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 Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Łodzi.

W przypadku kwestionowania wyłącznie postanowienia o kosztach zawartego w punkcie III niniejszej decyzji, stosownie do art. 81 ust. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z 479<sup>28</sup> § 1 pkt 2 Kodeksu postępowania cywilnego, przysługuje zażalenie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie tygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Łodzi.

*Z upoważnienia Prezesa*  
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
Dyrektor Delegatury

Barbara Romańczak-Graca

Otrzymuje:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o.  
ul. Tramwajowa 6  
90-132 Łódź

za pośrednictwem pełnomocnika:

adw. Krzysztofa Kwietnia i adw. Jarosława Masłowskiego  
Kappes, Kwiecień, Różalski. Adwokaci, Radcy prawni  
Spółka Partnerska  
ul. Narutowicza 49/4  
90-130 Łódź

