



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA W KATOWICACH

Katowice, dnia 15 listopada 2010r.

RKT- 411-43/06/MF/AD

DECYZJA Nr RKT- 37/2010

Stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.), § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18, poz. 172; Dz. U. z 2003 r. Nr 6, poz. 68) w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm. Dz. U. Nr 99, poz. 660), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Krzysztofa J. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Bus Transport Prywatny w R. oraz Andrzeja J. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Usługi Transportowe – Osobowe w R. przeciwko Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Żywcu Sp. z o.o. z siedzibą w Żywcu

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

na podstawie art. 11 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów, nie stwierdza się stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o jakiej mowa w art. 8 ust. 2 pkt. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na nadużywaniu przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o. pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków autobusowych w znaczeniu infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów znajdujących się na terenie Miasta Żywiec polegającej na narzucaniu uciążliwych warunków umów, przynoszących narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści poprzez zobowiązanie przedsiębiorców prowadzących działalność przewozową do uiszczania kwoty 0,20 zł netto za każde zatrzymanie się na przystanku tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym.

Uzasadnienie

Dnia 15. 05. 2006r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury w Katowicach wpłynął wniosek z dnia 08. 05. 2006r. skierowany przez przedsiębiorców (zwanym dalej także wnioskodawcami lub przewoźnikami), tj. przez:

1. Krzysztofa J., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Firma BUS Transport Prywatny w R. oraz
2. Andrzeja J., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Usługi Transportowe – Osobowe w R.

o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Miejskiemu Zakładowi Komunikacji w Żywcu Sp. z o.o. (zwanemu dalej także MZK lub Zakładem) pod zarzutem narzucania przez MZK uciążliwych warunków umów przynoszących mu nieuzasadnione korzyści, co może być niezgodne z art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy z 15. 12. 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

W uzasadnieniu do przedmiotowego wniosku przedsiębiorcy podnieśli, że dnia 02. 11. 2005r. Zakład przedstawił im do podpisania umowy dotyczące udziału w kosztach utrzymania w należytych stanie porządkowym i technicznym przystanków autobusowych, w których zastrzeżono opłatę z tego tytułu na poziomie (...) zł netto miesięcznie. Przedsiębiorcy nie mieli możliwości negocjowania zaproponowanego porozumienia, a jednocześnie zastrzegli, że rzeczona opłata jest bardzo wygórowana i nie ma żadnego odzwierciedlenia w rzeczywistych kosztach utrzymywania przystanków (dowód: karta nr 2). W opinii wnioskodawców zaproponowane przez Zakład opłaty stanowią mogą nieuzasadnione korzyści, gdyż są sprzeczne z obowiązującym prawem, albowiem stosownie do art. 22 ust. 1 a ustawy z dnia 06. 09. 2001r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) uzyskanie przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z przystanków. Wobec tego § 2 ust. 2 zaproponowanych umów zmierza w ewidentny sposób do obejścia obowiązującego prawa (dowód: karta nr 3). Przedsiębiorcy wskazali, że bez stosownych porozumień, ich samochody nie będą mogły korzystać ze spornych przystanków, które przecież nie stanowią ich własności (dowód: karta nr 3). Przedsiębiorcy podnieśli, iż działania Zakładu w ich opinii godzą w szeroko pojęty interes społeczny, godząc bezpośrednio w interesy przedsiębiorców, pośrednio naruszają również interesy ich usługobiorców (dowód: karty nr 3 – 4).

Informacje zawarte we wniosku dały podstawy do wszczęcia niniejszego postępowania, co uczyniono Postanowieniem nr 1 z dnia 05. 06. 2010r., które następnie zostało zmodyfikowane Postanowieniem nr 2 z dnia 19. 12. 2006r. W niniejszej sprawie w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów została wydana Decyzja Nr RKT-19/2007 z dnia 29. 06. 2007r., na mocy której stwierdzono stosowanie przez MZK zarzucanej mu praktyki. Niniejsza Decyzja została uchylona wyrokiem Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej także SOKiK) z dnia 21 kwietnia 2008r. (sygn. akt XVII AmA 98/07, dowód: karty nr 296 – 300). W tych okolicznościach niniejsze postępowanie zostało podjęte przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów na nowo. W jego toku, pismem z dnia 2 listopada 2010r. strony zostały zawiadomione o zakończeniu zbierania materiału dowodowego (dowód: karta nr 711), a w wyznaczonym terminie nie skorzystały one z możliwości zapoznania się z nim.

Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

1. Strony postępowania

a. Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o. prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000107697 (dowód: karty nr 51 – 57), której przedmiotem jest m. in. transport pasażerski miejski oraz pozostały pasażerski transport lądowy, pozostała działalność usługowa, gdzie indziej nie sklasyfikowana.

Pismem z dnia 31. 12. 2004r. Miasto Żywiec (Burmistrz Miasta) przekazał w utrzymanie i zarządzanie MZK w Żywcu przystanki komunikacji miejskiej na terenie Miasta Żywca wymienione w załączniku (dowód: karty nr 58 – 61, 146 - 148). W piśmie tym zastrzeżono, że „*Jak wynika z przepisów ustawowych, utrzymywanie przystanków komunikacyjnych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej, w tym przypadku MZK w Żywcu*”.

W toku postępowania ustalono, że w zarządzie MZK pozostają 72 przystanki autobusowe (dowód: karty nr 617 – 619), natomiast oprócz tego na terenie Żywca istnieje 1 przystanek zarządzany przez PPKS.

23. 02. 2006r. została przyjęta Uchwała Nr LXV/568/2006 Rady Miejskiej w Żywcu z dnia 23 lutego 2006r. w sprawie: Regulaminu utrzymania Czystości i Porządku na terenie Miasta Żywiec (dowód: karty nr 62 – 73). W Rozdziale II § 3 ust. 3 przedmiotowego regulaminu zastrzeżono, iż „*Uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji publicznej.*” (dowód: karta nr 64). Stosownie do § 23 ust. 1 regulaminu „*Nadzór nad przestrzeganiem przepisów Regulaminu pełnią: Burmistrz Miasta, Straż Miejska oraz inne służby w zakresie swej właściwości*”. Zgodnie z § 23 ust. 4 „*W przypadku stwierdzenia niewykonania obowiązków określonych w § 3 ust. 1 pkt 1, 2 i 6 oraz ust. 2, 3 i 4 Regulaminu, Burmistrz Miasta Żywca wyda decyzję nakazującą wykonanie obowiązku. (...)*” (dowód: karta nr 72).

b. Krzysztof J. Firma BUS Transport Prywatny w R.

Krzysztof J. prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą Firma BUS Transport Prywatny w R. na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Burmistrza Miasta R. pod numerem (...) (dowód: karta nr 115) oraz na podstawie licencji Nr 0004862 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób wydanej przez Starostę Nowotarskiego dnia 13. 05. 2003r., która jest ważna do 11. 03. 2032r. (dowód: karta nr 126).

Przedsiębiorca ten wykonuje działalność przewozową na trasie Bielsko – Biała - Maków Podhalański na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Małopolskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, przy czym początkowo było to pozwolenie z 23. 12. 2004r. zmienione 23. 12. 2004r. (dowód: karta nr 535), ważne do 28. 05. 2008r. (dowód: karta nr 125), a następnie zezwolenie z 07. 04. 2008r. (dowód: karta nr 536) oraz zezwolenie z 01. 10. 2009r. ważne do 28. 05. 2013r. (dowód: karta nr 537).

Krzysztof J. uzyskał zgodę na korzystanie z przystanków autobusowych na odcinku **drogi krajowej 69** Bielsko – Biała – Pietrzykowice (w gminie Łodygowice) należącej do Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Katowicach w piśmie z 05. 06. 2006r. (GDDKiA-O/KA-3/DD/409/133/06, dowód: karty nr 133, 156). W piśmie tym zalecono, aby w sprawie oznakowania miejsca zatrzymywanie się ustalenia czynić z „Rejonem Pszczyna”. Z załącznika do ww. pisma wynika, że dotyczy ono przystanków Pietrzykowice PKP oraz Pietrzykowice Żwirownia. Podobnej treści zgoda, tylko obejmująca dłuższy odcinek drogi krajowej nr 69 została wyrażona w piśmie z 19. 07. 2006r. (dowód: karta nr 529).

Ww. dokument został następnie zastąpiony zgodą z 06. 02. 2008r. (GDDKiA – O/KA/Z-2/DD/409/23/08, dowód: karty nr 340 i 531).

W piśmie z 24. 10. 2008r. (GDDKiA-O.KA/Z-2/DD/409/161/08, dowód: karta nr 523) GDDKiA wyraziła zgodę na korzystanie z ww. przystanków w ramach zmodyfikowanej

trasy. W piśmie tym poinformowała ona także, że ustawienie brakującego oznakowania przystanku autobusowego jest możliwe po dokonaniu wcześniejszych uzgodnień z „Rejonem Pszczyna”.

Pismem z dnia 28. 01. 2009r. Krzysztof J. został poinformowany, że ustawianie i utrzymywanie wiat przystankowych oraz tablic z rozkładem jazdy nie leży w gestii oddziału GDDKiA, do którego przedsiębiorca wystosował swe wystąpienie (dowód: karta nr 533).

Pismem GDDKiA z dnia 08. 12. 2009r. został on jednak poinformowany, że w kwestii umieszczania tablic z rozkładem jazdy należy kontaktować się z „Rejonem Pszczyna” (dowód: karta nr 534).

Z przystanków zlokalizowanych przy **drodze wojewódzkiej** nr 949 Krzysztof J. korzystał na podstawie zgody wyrażonej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach w piśmie z dnia 22. 05. 2006r. (WD-I/RKOP/5412/283/6468/06), w którym Zarząd wskazał, że „*nie wnosi uwag co do możliwości zatrzymywania się na przystankach zlokalizowanych przy drogach wojewódzkich*”. W dalszej części pisma podkreślono, że „*W sprawach korzystania z przystanków do celów umieszczania rozkładu jazdy itp. należy zwrócić się do właściwego administratora tych przystanków*” (dowód: karty nr 114, 121 i 158).

Dokument ten został zastąpiony zgodą z 23. 08. 2006r. (WD-I/GSUC/5412/484/10004/06, dowód: karta 520) dotyczącą przystanków:

- Moszczanica,
- Moszczanica I,
- Stary Żywiec,
- Żywiec ul. Sienkiewicza oraz
- Żywiec ul. Żeromskiego.

Następnie przedsiębiorca korzystał z ww. przystanków na podstawie zgody wyrażonej dnia 31. 01. 2008r. (WD-I/RKOP/5412/484/932/08, dowód: karta nr 521), po czym obowiązywała zgoda z 25. 04. 2008r. (WD-I/RKOP/5412/262/4183/08, dowód: karty nr 339, 522) dotycząca tych samych przystanków.

W dalszej kolejności obowiązywała zgoda z 02. 02. 2009r. (WIR/KSZY/5412/42/1053/09) dotycząca przystanków przy ul. Sienkiewicza oraz Żeromskiego (dowód: karty nr 464 i 523) oraz zgoda z dnia 16. 03. 2009r. (WIR.KSZY/5412/200/2764/09) odnosząca się do następujących przystanków:

- Moszczanica,
- Moszczanica I,
- Stary Żywiec,
- Żywiec ul. Sienkiewicza,
- Żywiec, ul. Żeromskiego (dowód: karty nr 465, 525 - 526).

Ww. zgoda została zastąpiona zgodą z 10. 12. 2009r. (WIR/KSZY/5412/926/15123/09, dowód: karty nr 527 – 528) dotyczącą tych samych ww. przystanków zlokalizowanych na terenie Żywca.

W przedmiotowych pismach Zarząd informował, że w sprawie korzystania z przystanków w celu umieszczenia rozkładu jazdy należy zwrócić się do właściwego administratora przystanków.

Krzysztof J. poinformował również o tym, że wtedy, gdy odmówił MZK podpisania umowy o porządkowanie przystanków, MZK zwrócił się do Marszałka Województwa Małopolskiego z pismem o cofnięcie mu zezwolenia na wykonywanie przewozów na spornej linii. Postępowanie w tym zakresie przeciwko niemu nie zostało jednak wszczęte (dowód: karta nr 485).

c. Andrzej J. Usługi Transportowe – Osobowe w R.

Andrzej J. prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą Usługi Transportowe – Osobowe w R. na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej Burmistrza Miasta R. pod numerem (...) (dowód: karta nr 104) oraz na podstawie licencji Nr 0031454 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób wydanej dnia 11. 03. 2002r. przez Starostę Nowotarskiego, która jest ważna do 11. 03. 2032. (dowód: karta nr 132).

Przedsiębiorca ten wykonuje swą działalność przewozową na trasie Bielsko – Biała - Maków Podhalański na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Małopolskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, przy czym początkowo było to zezwolenie nr 0230 z dnia 17. 11. 2004r. ważne do 28. 05. 2008r. (dowód: karta nr 131), a następnie zezwolenie z 07. 04. 2008r. obowiązujące do 28. 05. 2013r. (dowód: karty nr 611 oraz 574).

Okoliczność, że Andrzej J. uzyskał zgodę na korzystanie z przystanków autobusowych zlokalizowanych w ciągu **drogi krajowej** na 69 odcinku Żywiec – Bielsko – Biała potwierdza pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Katowicach z dnia 12. 04. 2002r. (GDDKiK-O/KA – 3/650/85/2002/ Ł, dowód: karta nr 127). W piśmie tym zalecono, aby działalność skoordynować z dotychczasowymi przewoźnikami w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Kolejna zgoda została w tym zakresie wydana w 2006r. o czym GDDKiA poinformowała w piśmie z 30. 08. 2006r. (GDDKiA-O/KA-3/JS/409/205/06, dowód: karta nr 170). W piśmie tym GDDKiA wskazała, że stosowane przez przewoźnika oznakowanie musi spełniać wymogi określone we właściwych przepisach prawa oraz, że w kwestii rozkładów jazdy należy kontaktować się z „Rejonem Pszczyna”. Identycznej treści zgodę GDDKiA wydała dla tego przedsiębiorcy dnia 06. 02. 2008r. (GDDKiA – O/KA/Z-2/DD/409/24/08, dowód: karta nr 338).

Z przystanków zlokalizowanych przy **drodze wojewódzkiej** nr 949 Andrzej J. korzystał na podstawie zgody wyrażonej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach w piśmie z dnia 01. 06. 2006r. (WD-I/RKOP/5412/304/7051/06), w którym Zarząd wskazał, że „*nie wnosi uwag co do możliwości zatrzymywania się na przystankach zlokalizowanych przy drogach wojewódzkich*”. W dalszej części pisma podkreślono, że „*W sprawach korzystania z przystanków do celów umieszczania rozkładu jazdy itp. należy zwrócić się do właściwego administratora tych przystanków*”, a dodatkowo zastrzegł, że wyszczególnienie przystanków znajdujących się przy drogach wojewódzkich, przy których ma się odbywać zatrzymywanie, leży w gestii przewoźnika (dowód: karty nr 110, 128 i 172).

Ww. zgoda została zastąpiona zgodą z 05. 02. 2008r. (WD-I/RKOP/5412/1102/08, dowód: karta nr 337).

d. Przewoźnicy działający na terenie Miasta Żywca

W piśmie wnioskodawcy z 15. 02. 2010r. (dowód: karta nr 484) wskazał on, że wedle jego wiedzy obecnie na terenie Miasta Żywiec działa 26 firm przewozowych. MZK podał w wykazie stanowiącym załącznik do pisma z 03. 03. 2010r., że aktualnie posiada 13 umów z przewoźnikami działającymi na terenie Żywca o partycypację w kosztach utrzymania przystanków w należytym stanie porządkowym i technicznym (dowód: karta nr 620). MZK oświadczył również, że 5 przewoźników korzysta z przystanków nie partycypując jednocześnie w kosztach ich utrzymania w należytym stanie porządkowym i technicznym (dowód: karta nr 390).

2. Status dróg, przy których są zlokalizowane sporne przystanki

W piśmie z 11. 09. 2006r. wnioskodawcy podnieśli, że Zakład domaga się od nich partycypacji w kosztach utrzymania przystanków na podstawie art. 22 ustawy o transporcie drogowym. W tym samym piśmie wnioskujący przedsiębiorcy wskazali, że przystanki Pietrzykowice PKP i Pietrzykowice Żwirownia znajdują się przy drodze krajowej nr 69, wobec czego zarząd nad nimi sprawuje GDDKiA, a pozostałe sporne przystanki są zlokalizowane przy drodze wojewódzkiej nr 946, którymi zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (dowód: karty nr 150 – 151).

Jeśli chodzi o kwestie własności, to Zakład w piśmie z dnia 11. 09. 2006r. wskazał, że ul. Krakowska jest drogą powiatową, ul. Sienkiewicza i Żeromskiego są drogami wojewódzkimi, a ul. Wesola jest drogą krajową (dowód: karta nr 144).

Odmienne wnioskodawcy wskazali, że w 2003r. przystanek przy ul. Żeromskiego leżał przy drodze powiatowej i znajdował się pod zarządem Urzędu Miasta Żywiec, natomiast według stanu na 2006r. zarząd nad nim przeszedł na Zarząd Dróg Wojewódzkich (dowód: karta nr 151).

W piśmie z 16. 10. 2006r. Zakład wyjaśnił, że w ślad za informacją z Urzędu Miasta przekazał, że ul. Krakowska była drogą powiatową, co jednak nie było prawdziwe, bo ulica ta była drogą wojewódzką.

W piśmie z 16. 10. 2006r. wnioskodawcy wyjaśnili, iż początkowo ul. Żeromskiego w części, w której są przy niej zlokalizowane sporne przystanki, była drogą powiatową, natomiast następnie została przekształcona w drogę wojewódzką i jest nią nadal (dowód: karta nr 186). Powyższe potwierdza pismo Powiatowego Zarządu Dróg w Żywcu z dnia 18. 05. 2006r. (znak PZD-4-5443/ 1 / 2006/ 1537), w którym wskazano, że zgodę na korzystanie z przystanku przy ul. Żeromskiego można uzyskać w Zarządzie Dróg Wojewódzkich, gdyż droga ta jest drogą wojewódzką (dowód: karta nr 188).

Zakład podniósł w piśmie z dnia 11. 09. 2006r. (dowód: karta nr 143), że udzielenie zgody na zatrzymywanie się na przystankach komunikacji miejskiej zlokalizowanych na terenie Miasta Żywiec leży w gestii Burmistrza tego miasta bez względu na to, czyją własnością jest droga. Uprawnienie to wynika z art. 19 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent. Dlatego też pozwolenia, na które powołują się wnioskodawcy, w opinii Zakładu nie obejmują przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w granicach Miasta Żywiec. W piśmie tym Zakład wskazał również, że zarządcą rozważanych przystanków jest Burmistrz Miasta Żywiec.

Pismem UM z 05. 12. 2003r. wnioskodawcy zostali poinformowani o tym, że z uwagi na fakt, iż korzystanie z przystanków wiąże się z ich utrzymywaniem tj. utrzymywaniem czystości oraz konserwacją i naprawą, należy zawrzeć umowy z Zarządem oraz PUK (dowód: karta nr 154).

W piśmie z dnia 16. 10. 2006r. wnioskodawcy wyjaśnili, że początkowo nie byli świadomi, iż MZK faktycznie nie posiada kompetencji do zarządzania przystankami. Wiedzę na ten temat uzyskali dopiero wówczas, gdy zwrócili się do Marszałka Województwa Małopolskiego w sprawie zmian w obowiązujących ich rozkładach jazdy, który zażądał zgody GDDKiA oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich. Wówczas to wnioskodawcy powzięli również informację o tym, że Miasto Żywiec, nie będąc powiatem grodzkim, nie może sprawować zarządu na przystankach. Przedsiębiorcy wskazali również, że ich zdaniem Zakład nie ponosi faktycznie kosztów utrzymania przystanków w czystości, a ocenę taką wywodzą z tego, że regularnie

otrzymują faktury za świadczone usługi z tego zakresu przez Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych w Żywcu (dowód: karta nr 187).

W piśmie z 14. 01. 2009r. (dowód: karta nr 317) wnioskodawcy oświadczyli, że nadal korzystają ze spornych przystanków zlokalizowanych przy drodze wojewódzkiej nr 946, której zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach oraz z przystanków zlokalizowanych przy drodze krajowej nr 69, której zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Katowice. Od obu zarządców wnioskodawcy uzyskali uzgodnienia w kwestii korzystania z przystanków.

Wnioskodawcy wskazali, że zarządcami znaków drogowych D-15 oznaczających przystanki autobusowe są zarządcy dróg, a zatem odpowiednio Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Katowice.

Wnioskodawcy podnieśli również, że nie wiedzą, kto jest właścicielem lub zarządcą pozostałej infrastruktury znajdującej się na przystankach (w tym wiat przystankowych). Wskazali oni jednak, że najprawdopodobniej jest to gmina Żywiec, natomiast administratorem jest MZK.

W piśmie wystosowanym w toku niniejszego postępowania MZK oświadczył, że właścicielem spornych przystanków, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 4 ustawy o samorządzie gminnym, jest gmina Żywiec, natomiast właścicielem infrastruktury znajdującej się na przystankach jest Zakład (dowód: karta nr 389).

3. Utrzymywanie przystanków zlokalizowanych na terenie Gminy Żywiec w czystości

Zgodnie z wykazem przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych na terenie Żywca przekazanych w utrzymanie i zarządzanie MZK, na terenie Żywca istnieją 72 przystanki autobusowe administrowane przez ten podmiot (dowód: karty nr 59 – 61).

Kwestie porządkowe związane z korzystaniem z przystanków normuje przywoływana już w niniejszej decyzji Uchwała Nr LXV/568/2006 Rady Miejskiej w Żywcu z dnia 23 lutego 2006 roku w sprawie: Regulaminu Utrzymania Czystości i Porządku na terenie Miasta Żywca (dowód: karta 62 – 75).

O konieczności zawarcia dwóch umów, tj. umowy z MZK o konserwację i naprawę przystanków oraz z PUK Sp. z o.o. w zakresie oczyszczania przystanków, przedsiębiorcy będący wnioskodawcami w niniejszej sprawie zostali poinformowani pismem Urzędu Miejskiego w Żywcu z dnia 05. 12. 2003r. (dowód: karty nr 135, 166, 341). Pismem z dnia 05. 12. 2003r. Urząd Miejski w Żywcu wyraził zgodę na zatrzymywanie się na wyszczególnionych przystankach, jednakże pod warunkiem spisania stosownych umów oraz uiszczania określonych w nich kwot. W piśmie tym zastrzeżono, iż w sytuacji, gdy należności nie będą regulowane, zgoda zostanie cofnięta.

W tych okolicznościach strony niniejszego postępowania zawarły dnia 11. 12. 2003r. umowy określające zasady korzystania przez wnioskodawców z przystanków komunikacji miejskiej na terenie Miasta Żywca będących w zarządzie MZK. Stosownie do tych umów przewoźnicy zostali zobowiązani do zapłaty Zakładowi kwoty 0,20 zł netto za każde zatrzymanie się na przystanku (dowód: karty nr 27 – 30, 342). Zgodnie z § 2 rzeczonych umów opłata za każdorazowe zatrzymanie się na przystanku stanowiła opłatę za naprawę i konserwację przystanków.

W piśmie z dnia 16. 06. 2006r. kierowanym do Prezesa UOKiK przedsiębiorcy poinformowali, że sprawa utrzymywania przystanków w należytym stanie porządkowym nie była przez nich lekceważona, a przez cały czas trwania umowy z MZK płacili oni kwotę (...) złotych netto miesięcznie za porządkowanie przystanków (dowód: karta nr 101).

Andrzej J. był związany umową z dnia 15 grudnia 2003r. dotyczącą ręcznego sprzątnia oraz wywozu odpadów komunalnych z przystanków autobusowych zlokalizowanych w Żywcu przy ul. Żeromskiego zawartą z Przedsiębiorstwem Usług Komunalnych Sp. z o.o. w Żywcu na czas nieokreślony (dowód: karty nr 106 – 107). Przedmiotowa umowa opiewała na (...) zł netto miesięcznie. Okoliczność, że opłaty te faktycznie były ponoszone dokumentują kopie faktur przekazane w toku niniejszego postępowania opiewające na 37,45 zł (dowód: karty 167, 345).

W tym samym czasie był on związany umową z dnia 11. 12. 2003r. z MZK, której przedmiotem było korzystanie z wyszczególnionych przystanków w celu zatrzymywania się autobusów (dowód: karta nr 108). Umowa ta została zawarta na okres 3 lat. Stosownie do niej przedsiębiorca był zobowiązany do wnoszenia opłat za każdorazowe zatrzymanie się na przystankach w wysokości 0,20 zł netto za jeden kurs, za naprawę i konserwację przystanków. W umowie tej zastrzeżono, że przedsiębiorcy przysługuje prawo do wywieszenia własnego rozkładu jazdy na wskazanych przystankach.

Dnia 02. 11. 2005. MZK przedłożył przedsiębiorcy do podpisu nową umowę, której to nie podpisał on z uwagi na fakt, iż jak sam zaznaczył wymóg utrzymania porządku i czystości na przystankach spełniał on korzystając z usług PUK na podstawie umowy z 16. 12. 2003. (dowód: karta nr 315). Umowa ta obowiązywała do 31. 03. 2007r., a zatem do czasu, gdy wygasła z uwagi na jej wypowiedzenie przez PUK (dowód: karta nr 316)

Identycznie sytuacja kształtowała się odnośnie drugiego z wnioskodawców, tj. **Krzysztofa J.** (dowód: karty nr 111 – 112, 343 - 344). Umowę taką Krzysztof J. zawarł z PUK, a na dowód tego, że był on z PUK Sp. z o.o. związany umową przedstawił przykładowe faktury VAT za świadczone na jego rzecz usługi porządkowe (dowód: karty nr 153, 155, 189, 345). Również i ta umowa o oczyszczanie przystanków została przez PUK wypowiedziana, w związku z czym obowiązywała ona jedynie do 31. 03. 2007r. (dowód: karta nr 316).

Wnioskodawcy oświadczyli także, że umowy z PUK dotyczyły **jedynie przystanków zlokalizowanych przy ul. Żeromskiego**, natomiast w pozostałym zakresie utrzymywali oni przystanki w czystości we własnym zakresie.

Ww. umowy dotyczące sprzątnia przystanków zostały **wypowiedziane przez PUK Sp. z o.o.** dnia 26. 02. 2007r. (dowód: karta nr 346) pismami, w których PUK informowało, że MZK przejął w zarządzanie przystanki zlokalizowane na terenie Żywca, w związku z czym to MZK odpowiada w całości za utrzymanie porządku i czystości na W pismach tych dodano, że w sprawie korzystania z przystanków autobusowych na terenie Miasta Żywca od kwietnia 2007r. należy zwrócić się do MZK.

Od kwietnia do końca grudnia 2007r. obowiązki w zakresie utrzymania przystanków w czystości wnioskodawcy spełniali **we własnym zakresie** w odniesieniu do wszystkich przystanków na terenie Żywca, z których korzystali, po czym w 2008r., jak w i 2009r. zajmowały się tym w ich imieniu wyspecjalizowane firmy (dowód: karty nr 347 – 349, 397 – 405, 407 - 414).

Umowy zawarte przez Andrzeja J. oraz Krzysztofa J. obowiązujące w 2009r. zostały jednak rozwiązane ma wniosek podmiotu sprzątającego z dniem 31. 07. 2009r. (dowód: karty nr 469, 470), co wynikało z faktu postawienia mu zarzutu nielegalnego porządkowania przystanków. Tożsamy zarzut został postawiony również osobie, której umowa dotyczyła świadczenia usług porządkowych w 2008r., przy czym także wnioskodawcy zostali oskarżeni o popełnienie wykroczenia z art. 10 pkt 2 oraz 6 pkt 1 ustawy z dnia 13. 09. 1996r. o utrzymaniu w czystości i porządku w gminach (t. j. Dz. U. z 2005r., Nr 236, poz. 2080 z późn. zm). Wszystkie ww. postępowania zostały wszczęte na wniosek MZK.

W piśmie z 01. 06. 2009r. (dowód: karty nr 460 – 461) Krzysztof J. oświadczył ponadto, że w styczniu 2009r. starał się o zawarcie umowy o świadczenie na jego rzecz usług z zakresu porządkowania spornych przystanków z PUK Sp. z o.o., co udokumentował przedstawiając pismo do PUK z 15. 01. 2009r. (dowód: karta nr 508). Przedsiębiorstwo nie wyraziło jednak woli zawarcia z nim umowy i skierowało go do MZK, co wynika z pisma PUK z dnia 20. 01. 2009r. (dowód: karty nr 462, 509).

W piśmie z dnia 12. 03. 2009r. adresowanym przez PUK do MZK, PUK potwierdziło, że świadczy usługi sprzątnięcia przystanków na terenie Miasta Żywca wyłącznie na rzecz MZK na podstawie umowy z 28. 12. 2007r., a z żadnym innym podmiotem nie została podpisana umowa w tym zakresie (dowód: karta nr 510). Stosownie do wspomnianej umowy PUK zobowiązało się do sprzątnięcia przystanków autobusowych użytkowanych przez Zleceniodawcę, czyli MZK za kwotę 4 364,05 zł brutto miesięcznie (dowód: karty nr 511 – 512). W

W piśmie z 10. 08. 2009r. Krzysztof J. poinformował, że obecnie czynności dotyczące porządkowania przystanków on, jak i Andrzej J., wykonują osobiście, natomiast odpady odbiera z przystanków S. Sp. z o.o. z M. (dowód: karty nr 469, 471 – 472, 503 – 506). Na przystankach są ustawione ich własne kosze na odpady (dowód: karty nr 486, 507).

Pismem z dnia 24. 11. 2009r. adresowanym do przewoźników będących wnioskodawcami w niniejszej sprawie (dowód: karty nr 516 – 517) oraz przesłanym do wiadomości do Starostwa Powiatowego w Żywcu, Miasto Żywiec wezwało ich, powołując się na art. 5 ust. 1 pkt 3 i 3b oraz ust. 3 ustawy o utrzymaniu w czystości i porządku w gminach do udokumentowania sposobu wykonywania obowiązków wymienionych w ww. przepisach, tj. w zakresie zbierania powstałych na terenie przystanków odpadów komunalnych zgodnie z wymaganiami określonymi w Regulaminie Utrzymania Czystości i Porządku na terenie Miasta Żywca oraz w zakresie pozbywania się zebranych na terenie przystanków odpadów komunalnych oraz nieczystości ciekłych.

Pismem z 28. 12. 2009r. (dowód: karta nr 518) Urząd Miejski w Żywcu wezwał Krzysztofa J. do uzupełnienia przedstawionych przez niego informacji o dane dotyczące miejsc ustawienia koszy do gromadzenia zanieczyszczeń oraz o sprecyzowanie terminów wywozu zanieczyszczeń. Pismem z 25. 01. 2010r. ww. przedsiębiorca został wezwany przez Urząd Miasta w Żywcu do udokumentowania sposobu wykonywania ww. obowiązków w 2010r. (dowód: karta nr 519).

W piśmie z dnia 15. 02. 2010r. (dowód: karty nr 483 - 487) skierowanym do tut. Urzędu Krzysztof J. oświadczył, że nie zawarł umowy o porządkowanie przystanków przez MZK wskazując, że postąpił tak dlatego, iż MZK nie ma zezwolenia Burmistrza Miasta na wykonywanie oczyszczania i dobierania odpadów komunalnych, a jedynie podmiot posiadający takie zezwolenie może wykonywać czynności w tym zakresie.

W tym samym piśmie Krzysztof J. oświadczył, że niezawarcie przez niego umowy z MZK doprowadziło do tego, że przedsiębiorca ten usunął z kilku słupów i wiat należące do niego tabliczki z rozkładami jazdy, co doprowadziło do poważnych trudności w prowadzeniu działalności (dowód: karta nr 485). W następstwie powyższego ww. przedsiębiorca nie ma możliwości umiejscowienia swych rozkładów jazdy. Krzysztof J. wskazał, że słupki te stanowią własność MZK (dowód: karta nr 486). Żaden z zarządców dróg, do których występowano o pozwolenie na korzystanie z przystanków nie wskazał jednoznacznie, do kogo należy wystąpić z kwestią uzgodnienia zasad umieszczenia rozkładów jazdy, przy czym nie istnieje możliwość ustawienia własnego słupka z rozkładem jazdy. W piśmie z dnia 08. 09. 2010r. (dowód: karta nr 644) MZK zaprzeczył, jakoby zdemontował rozkłady jazdy Krzysztofa J. w lutym 2010r. Zauważył on jednocześnie, że na administrowanych przez niego

przystankach niezmiernie często dochodzi do aktów wandalizmu polegających na niszczeniu wiat i wszelkiego ich wyposażenia, jak i na zrywaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników.

4. Koszty utrzymania przystanków oraz wpływy z tytułu partycypacji w kosztach ich utrzymania przez przewoźników

MZK wskazał, że ponosi koszty utrzymania przystanków, ich naprawy, co udokumentował przedstawiając zlecenia robocze (dowód: karty nr 197 - 200), zestawienie kosztów mycia wiat przystankowych w okresie od 01.06. – 30. 09. 2006r. (dowód: karta nr 201), rachunek dla MZK za koszenie trawy wokół przystanków wraz z wykazem przystanków, których on dotyczy (dowód: karty nr 202 - 203), faktury za oczyszczanie przystanków z odpadów (dowód: karta nr 204), faktury za materiały służące do porządkowania przystanków (dowód: karty nr 205 – 206). MZK udokumentował również okoliczność, że wiaty ulegają zniszczeniu, w związku czym konieczne jest ponoszenie opłat z tytułu wykonywanych napraw (dowód: karty nr 207 - 209). W toku niniejszego postępowania ustalono, że MZK ponosił koszty związane z utrzymaniem przystanków (dowód: karty nr 194, 234 – 239), na które składały się również koszty zakupu środków czystości i urządzeń do mycia wiat, konserwacja i naprawa przystanków, koszty utrzymania czystości i porządku na przystankach, koszty podatku od nieruchomości oraz koszty amortyzacji wiat przystankowych (dowód: karta nr 422).

W piśmie MZK z 14. 06. 2006r. (dowód: karta nr 25) zawarto dane dotyczące 2005r., a w piśmie z 03. 03. 2010r. (dowód: karta nr 614) zawarto dane dotyczące kosztów poniesionych przez MZK w latach 2006 – 2009, z których wynika, że w kolejnych latach MZK ponosił koszty utrzymania przystanków w należytym stanie porządkowym i technicznym w następującej wysokości:

Tabela nr 1

Koszty utrzymania przystanków poniesione przez MZK wg. wyliczeń MZK

Rok	Wysokość poniesionych kosztów
2005r.	99 032,40 zł
2006r.	100 034,37 zł
2007r.	142 595,74 zł
2008r.	139 325,19 zł
2009r.	135 683,63 zł

MZK przedstawił pismo z dnia 06. 11. 2006r. podpisane przez Burmistrza Miasta (PSK.0717-1-45/06, dowód: karta nr 214), w którym burmistrz oświadczył, że „Miasto Żywiec jest podmiotem władającym obiektami przystanków autobusowych, wymienionych w załączniku do pisma Nr PS.0717-1-42/04 z dn. 31. 12. 2004r., w tym także położonych w ciągu dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, które wykonane zostały kosztem i staraniem samorządu gminnego w latach ubiegłych” oraz, że „Przywołanym wyżej pismem Miasto Żywiec oddało Spółce MZK w Żywcu przystanki komunikacji miejskiej na terenie miasta w użyczenie. Spółka zawarcie umowy potwierdziła przystępując do jej realizacji, co przy braku niezwłocznej odpowiedzi oznacza nawiązanie takiego stosunku prawnego, zgodnie z art. 68² KC”.

W piśmie z dnia 29. 01. 2007r. (dowód: karta nr 227) MZK poinformował, że jego stanowisko w kwestii władania przystankami autobusowymi jest zbieżne ze stanowiskiem prezentowanym przez inne instytucje, jak Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach i Urząd

Marszałkowski Województwa Śląskiego, które w swych pismach wskazywały, że podmiotem zobowiązanym do budowy wiat przystankowych na terenie Miasta Żywca i utrzymania urządzeń przystankowych jest gmina. Stanowisko to uzasadnia w opinii MZK jego prawo, jako zarządcy, do pobierania od innych użytkowników przystanków i wiat opłat tytułem partycypowania w kosztach ich utrzymania w należytym stanie porządkowym i technicznym. Na potwierdzenie tego MZK przedstawił otrzymane przez Burmistrza Miasta Żywiec pismo Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego z dnia 10. 01. 2007r. (KT.I.5422/2 – 3/07, dowód: karta nr 230) dotyczące budowy wiaty przystankowej, w którym urząd ten poinformował, iż „zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym zaspakajanie potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy. Budowa wiaty służącej zaspokojeniu potrzeb mieszkańców nie jest zadaniem zarządcy drogi (...)”.

Analogiczne stanowisko zajął w tej kwestii Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach w piśmie z dnia 17. 01. 2007r. (WD-I/RKOP/5412/9/451/07, dowód: karta nr 231) wskazując, że „(...) zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 4 Ustawy o Samorządzie gminy (Dz. U. 2001.142.1591) zadania własne obejmują między innymi sprawy lokalnego transportu zbiorowego. Przystanki w znaczeniu wiat i innych urządzeń stawiane są przez gminy lub ich jednostki budżetowe. Natomiast do zadań zarządcy drogi należy prawidłowe oznakowanie przystanku oraz utrzymanie drogowych elementów przystanków”.

MZK wyjaśnił, że przez utrzymanie przystanków w należytym stanie porządkowym i technicznym należy rozumieć sprzątanie przystanków, mycie wiat, usuwanie graffiti oraz wszelkiego rodzaju reklam, konserwację wiat, tj. ich malowanie, wymianę zniszczonych elementów, demontaż wiat zniszczonych oraz montaż nowych, wymianę i naprawę koszy, ławek, szyb, utwardzanie i naprawę podłoża, wymianę i naprawę oświetlenia, koszenie trawy wokół wiat i słupków, posypywanie środkami antypoślizgowymi, usuwanie błota, śniegu, lodu oraz wszelkich innych zanieczyszczeń (dowód: karta nr 423).

Wnioskodawcy kwestionowali w toku niniejszego postępowania uprawnienie MZK do wymuszania na przewoźnikach partycypowania w kosztach ponoszonych przez MZK w związku z zakupem i budową wiat przystankowych, gdyż w ich opinii to leży wyłącznie w gestii MZK (dowód: karta nr 384).

MZK poinformował (dowód: karty nr 25 i 614), że z tytułu umów o partycypacji w kosztach utrzymania przystanków osiągnął następujące wpływy:

Tabela nr 2

Wpływy z tytułu umów o partycypację w kosztach utrzymania przystanków wg. MZK

Rok	Wysokość wpływów
2005r.	11 347,50 zł
2006r.	23 455,00 zł
2007r.	22 800,00 zł
2008r.	22 978,00 zł
2009r.	20 286,90 zł

MZK wskazał ponadto, że w kolejnych latach ponosił on koszty jednego zatrzymywania się na przystanku w następującej wysokości (dowód: karta nr 643):

Tabela nr 3

Koszt jednego zatrzymania pojazdu MZK na przystanku w kolejnych latach wg. obliczeń MZK

Rok	2005r.	2006r.	2007r.	2008r.	2009r.	2010r. (I – VIII)
Koszt	0,1088 zł	0,1157 zł	0,1655 zł	0,1635 zł	0,1594 zł	0,2016 zł

Jeśli chodzi o ilość zatrzymań MZK i innych przewoźników dokonanych zgodnie z zawartymi umowami na przystankach administrowanych przez MZK, to kształtowała się ona zgodnie z zestawieniem przekazanym przez stronę następująco (dowód: karta nr 642):

Tabela nr 4

Ilość zatrzymań na przystankach administrowanych przez MZK wg. obliczeń MZK

ROK	Ilość zatrzymań MZK	Ilość zatrzymań pozostałych przewoźników
2006	864 000	193 487
2007	861 600	190 212
2008	852 000	191 102
2009	850 800	260 708
2010 (od stycznia do sierpnia)	560 800	210 569

MZK zastrzegł w piśmie z dnia 08. 09. 2010r. (dowód: karta nr 642), że powyższe zestawienie nie odzwierciedla rzeczywistej liczby zatrzymań z tego względu, że na terenie Żywca działają nie tylko ci przewoźnicy, którzy zawarli umowy o partycypację w kosztach utrzymania przystanków, lecz także tacy, którzy umów nie zawarli w ogóle, lub zawarli, lecz korzystają z przystanków w szerszym zakresie.

5. Propozycje dotyczące treści nowych umów

Do Krzysztofa J. została wystosowana przez MZK propozycja zawarcia umowy o następującej treści (dowód: karty nr 7 – 8):

„§ 1 ust. 1 „Przedmiotem umowy jest udział w kosztach utrzymania w należyтым stanie porządkowym i technicznym następujących przystanków:

- (...)

§ 1 ust. 2 Pojazdy firmy BUS Transport Prywatny Krzysztof J. mają prawo zatrzymywać się na ww. przystankach w ilości i terminach zgodnie z załączonym rozkładem jazdy, będącym integralną częścią umowy (zał. nr 1).

§ 2 ust. 1 Firma (...) nie ponosi żadnych opłat z tytułu korzystania z ww. przystanków.

§ 2 ust. 2 Strony ustalają, iż począwszy od dnia 02. 11. 2005r. Firma BUS Transport Prywatny Krzysztof J. co kwartał uiszczać będzie na rzecz MZK ryczałtem kwotę w wysokości (...) zł netto miesięcznie, tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przedmiotowych przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym”.

Wnioskodawcy podnieśli, iż przedstawili MZK własną propozycję umowy normującej zasady korzystania przez nich ze spornych przystanków autobusowych. Sformułowany przez nich wzór „Porozumienia o uzgodnieniu zasad korzystania z przystanków” (dowód: karta nr 10, 160 – 161, 164 - 165), przesłany MZK w załączeniu do pisma z 19. 01. 2005r. (dowód: karty nr 162 – 163), w § 2 zawierał następującą regulację:

„1. Przewoźnik zobowiązany jest do pokrywania zwykłych kosztów utrzymania przystanków, w szczególności kosztów utrzymania ich w czystości. W tym celu przewoźnik zobowiązany jest do zawarcia stosownej umowy z firmą zajmującą się utrzymywaniem czystości działająca na obszarze, na którym znajdują się przystanki objęte niniejszym uzgodnieniem (ewentualnie MZK sam podpisze stosowne umowy, a koszty sprzątnięcia przystanków rozłoży proporcjonalnie na wszystkich przewoźników z nich korzystających z sobą włącznie).

2. Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia przedmiotowej umowy przy podpisaniu przez strony niniejszego porozumienia”.

W ww. piśmie przewoźnicy wyjaśnili, że zarządzający przystankami może domagać się zapłaty przez przewoźników należności wyłącznie w wysokości odpowiadającej udokumentowanym kosztom zwykłego utrzymania przystanków.

Wnioskodawcy poinformowali także o wystosowanych do Zakładu dnia 22. 12. 2005r. oddzielnych dla każdego z nich pism, w których zostało przedstawione ich stanowisko, jednakże skutkiem tego było przesłanie przez Zakład projektów umów o tożsamej treści, lecz ze zmienionymi tytułami. W powołanych pismach, których kopie przesłano w załączeniu (dowód: karty nr 6 i 9) wnioskodawcy podnieśli, iż proponowana im umowa dotyczy partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym, czego nie można utożsamiać z uzgodnieniem zasad korzystania z przystanków. Podnieśli oni również, że zaproponowane im regulacje naruszają art. 22 ust. 1 a 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.

W załączeniu do pisma z dnia 26. 01. 2006r. skierowanego do Krzysztofa J. (dowód: karta nr 37) MZK ponownie przesłał projekt porozumienia o uzgodnieniu zasad korzystania z przystanków (dowód: karty nr 38 – 39), w § 2 ust. 2 którego zastrzeżono, że przedsiębiorca ten będzie ponosił opłatę w wysokości (...) zł netto miesięcznie tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przedmiotowych przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym. Analogiczne pismo z projektem umowy zostało wysłane także do Andrzeja J. (dowód: karty nr 40 – 42). Także do innych przewoźników wystosowano projekty umów, jak te, które otrzymali wnioskodawcy, na co wskazują umowy faktycznie zawarte w terminie od listopada 2005r. z innymi przewoźnikami, których przedmiotem jest „udział w kosztach utrzymania w należyтым stanie porządkowym i technicznym” wybranych przystanków (dowód: karty nr 76 - 93).

Odnosnie umów, jakie mają zawarte z MZK inni przewoźnicy, na przykładzie Pani Jolanty M. prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą Handel i Usługi Transportowe Przewóz Osób stwierdzić należy, że jest ona związana umową, na mocy której jest zobowiązana do wnoszenia na rzecz MZK opłaty w wysokości 0,20 gr za każde zatrzymanie się na umówionym przystanku (dowód: karty nr 540, 551 – 552). Zgodnie z § 2 przedmiotowej umowy przewoźnik może zamieszczać rozkłady jazdy na tabliczkach i w gablotach na słupkach i w wiatach przystankowych na zasadach uzgodnionych z MZK. § 3 ust. 1 przedmiotowej umowy stanowi, że przewoźnik nie ponosi żadnych opłat z tytułu korzystania z przystanków, jednakże stosownie do § 3 ust. 2 przewoźnik partycypuje w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym.

6. Istota sporu

Niniejsze postępowanie wszczęto pod zarzutem nadużywania przez MZK pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków autobusowych znajdujących się na terenie Żywca poprzez narzucanie uciążliwych warunków umów, przynoszących narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści poprzez zobowiązanie przedsiębiorców prowadzących działalność przewozową do uiszczania kwoty (...) zł netto miesięcznie tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (dowód: karta nr 13).

Pismem z dnia 14. 06. 2006r. MZK ustosunkował się do postawionego mu zarzutu (dowód: karty nr 21 – 26) oświadczając, że jest on bezpodstawny. Jak wskazano powyżej strony niniejszego postępowania zawarły umowy określające zasady korzystania przez wnioskodawców z przystanków komunikacji miejskiej na terenie Miasta Żywca będących w

zarządzie Zakładu dnia 11. 12. 2003r.. Stosownie do tych umów przewoźnicy byli zobowiązani do zapłaty Zakładowi kwoty 0,20 zł netto za każde zatrzymanie się na przystanku (dowód: karty nr 27 - 30). Zgodnie z § 2 rzeczonych umów opłata za każdorazowe zatrzymanie się na przystanku stanowiła opłatę za naprawę i konserwację przystanków.

MZK oświadczył, że konieczność zmiany umów wiążących go z wnioskodawcami wynikała z nowelizacji ustawy o transporcie drogowym obowiązującej od października 2005r, mocą której do ustawy tej wprowadzono art. 22 ust. 1 a mówiący o zakazie nakładania na przewoźników opłat za korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej. W tej sytuacji Zakład zaproponował przewoźnikom, w tym wnioskodawcom w niniejszym postępowaniu, nowe zasady współpracy. Wyliczone kwoty w umowach dotyczących wnioskodawców wynikały z przyjęcia stawki 0,20 zł netto za każde zatrzymanie się na przystanku.

W piśmie z 14. 06. 2006r. Zakład podniósł, że nie jest prawdziwe twierdzenie, zgodnie z którym wnioskodawcy nie mogą korzystać z przystanków w związku z niezawarciem umów. MZK wyraził także opinię, zgodnie z którą przepis art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym narusza ustawę o samorządzie gminnym i podważa prawo gminy do ustalania zasad oraz trybu korzystania z gminnych urządzeń użyteczności publicznej – takich jak przystanki autobusowe. Art. 40 ust. 2 pkt 4 tej ustawy upoważnia organy gminy do wydawania aktów prawa miejscowego, regulujących między innymi zasady i tryb korzystania z gminnych urządzeń użyteczności publicznej. Art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym narusza w opinii Zakładu także przepisy ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, której art. 5 ust. 3 stanowi, iż oczyszczanie przystanków komunikacyjnych ze śniegu, lodu, błota i innych zanieczyszczeń oraz usuwanie odpadów komunalnych należy do obowiązków użytkujących przystanki. Wprowadzenie do umów opłaty partycypacyjnej w kosztach utrzymania przystanków w należytym stanie technicznym oraz czystości znajduje w ocenie Zakładu uzasadnienie w przywołanych przepisach prawa.

W związku z informacjami uzyskanymi w toku przedmiotowego postępowania administracyjnego, treść zarzutu sformułowanego w Postanowieniu nr 1 zmodyfikowano w ten sposób, że zarzucono nadużywanie przez Zakład pozycji dominującej na rynku polegające na narzucaniu uciążliwych warunków umów, przynoszących narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści poprzez zobowiązanie wnioskodawców do uiszczania kwoty 0,20 zł netto miesięcznie za każde zatrzymanie się na przystanku tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należytym stanie porządkowym i technicznym, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (dowód: karty nr 216 – 217).

W odpowiedzi na powyższe MZK podtrzymał swoje stanowisko w sprawie, czemu dał wyraz w piśmie z 28. 12. 2006r. (dowód: karta nr 220).

W piśmie z dnia 21. 07. 2006r. (dowód: karta nr 118) i z dnia 11. 09. 2006r. (dowód: karta nr 151) wnioskodawcy wyjaśnili, że przystanki, w zamian za korzystanie z których Zakład domaga się partycypowania w kosztach ich utrzymania, to następujące przystanki:

- Moszczanica w obu kierunkach – ul. Krakowska
- Moszczanica I w obu kierunkach – ul. Krakowska
- Stary Żywiec w obu kierunkach – ul. Sienkiewicza
- Żywiec Żeromskiego w obu kierunkach – ul. Żeromskiego
- Pietrzykowice Żwirownia w obu kierunkach – ul. Wesoła
- Pietrzykowice PKP w obu kierunkach – ul. Wesoła.

W związku z tym, że obaj przedsiębiorcy korzystają z tych samych przystanków, w odniesieniu do obu z nich te same organy są uprawnione do wydania zezwolenia na korzystanie z przystanków.

30.12.2005r. MZK wezwał Krzysztofa J. do zaprzestania korzystania z ww. przystanków. Jednocześnie w piśmie tym MZK zastrzegł, że zgodnie z art. 22 ustawy o transporcie drogowym warunkiem uzyskania zezwolenia na wykonywanie przewozu osób jest potwierdzenie odpowiednich uzgodnień, natomiast brak wymaganego uzgodnienia jest podstawą do cofnięcia zezwolenia (dowód: karty nr 43, 123).

Identyczne pismo zostało wystosowane do Andrzeja J. (dowód: karty nr 44 i 129).

7. Działania podejmowane przez MZK w sprawie wnioskodawców

Pismem z dnia 02.03.2006r. (dowód: karta nr 50), w związku z rzekomym brakiem uzgodnienia zasad korzystania ze spornych przystanków komunikacyjnych w granicach Miasta Żywiec, MZK zwrócił się do Marszałka Województwa Śląskiego o „*podjęcie stanowczych kroków, eliminujących prowadzenie działalności gospodarczej w sposób niezgodny z prawem*”. W piśmie tym wskazał on jednocześnie, że przedsiębiorcy nie spełniają również innych wymogów ustawowych.

W odpowiedzi na to, pismem z 10.03.2006r. (Nr KT.II.5450-39/06, dowód: karta nr 49) Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Wydział Komunikacji i Transportu poinformował, że Krzysztofowi J. odmówiono decyzją z dnia 28.09.2005r. udzielenia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Ślemień – Bielsko-Biała, natomiast Andrzej J. nie ubiegał się o zezwolenie Marszałka Województwa Śląskiego.

Pismem z dnia 22.03.2006r. (dowód: karta nr 48) Zakład wystąpił do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z pismem, w którym domagał się cofnięcia zezwolenia wydanego Krzysztofowi J. i Andrzejowi J. przez ten Urząd, jako że miało ono być niezgodne z prawem w wyniku naruszenia art. 18 ust. 1 pkt 1 ppkt g, a także z art. 22 a ustawy o transporcie drogowym. W przedmiotowym piśmie wskazano na to, że przedsiębiorcy, których ono dotyczyło naruszyli art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

W odpowiedzi na to, pismem z dnia 24. 04. 2006r., Urząd Marszałkowski poinformował MZK o wszczęciu postępowania mającego na celu wyjaśnienie wskazanych nieprawidłowości (dowód: karta nr 47).

Pismem z dnia 07. 08. 2008r. MZK wezwał Krzysztofa J., powołując się na wyrok SOKiK z dnia 21. 04. 2008r. (sygn. akt XVII AmA 98/07), do stawienia się w jego siedzibie i polubownego załatwienia sprawy korzystania z przystanków na terenie Miasta Żywiec będących w zarządzie MZK (dowód: karta nr 319).

W odpowiedzi na to oraz po odbyciu w siedzibie MZK spotkania, Małopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych (zwane dalej także MSPO) w piśmie z dnia 12. 09. 2008r. (dowód: karta nr 320) kierowanym do MZK w imieniu Krzysztofa J. oraz Andrzeja J. wskazało, co następuje:

W piśmie tym oświadczono, iż ww. przewoźnicy nie działali bezumownie, gdyż działali oni zgodnie z udzielonymi im przez właściwe organy administracji zezwoleniami oraz uzgodnieniami zasad korzystania z przystanków poczynionymi z zarządcami dróg. Przepisy prawa nie nakładają obowiązku zawierania umów dotyczących korzystania z przystanków, wobec czego zarzut bezumownego korzystania z nich jest bezpodstawny. W piśmie tym zaznaczono, że przewoźnicy realizowali ciężący na nich obowiązek utrzymania przystanków w czystości w ten sposób, że w latach 2003 – 2007 (do końca marca 2007r.) usługi z niniejszego zakresu świadczyło na ich rzecz PUK odnośnie przystanków przy ul. Żeromskiego, a w pozostałym zakresie robili to sami, natomiast następnie realizowali oni go

w całości we własnym zakresie (od 01. 04. 2007r. do 31. 12. 2007r.). Od 01. 01. 2008r. czynności w niniejszym zakresie wykonywała na rzecz przewoźników wyspecjalizowana firma.

W piśmie tym złożono MZK propozycję zawarcia umowy mającej na celu realizację obowiązku utrzymania przystanków w czystości, nie zaś w zakresie ogólnego utrzymania przystanków z całą ich infrastrukturą. Jednocześnie w imieniu przewoźników zwrócono się o przedstawienie projektu umowy.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienie MZK zwrócił się pismem z dnia 26. 09. 2008r. (dowód: karta nr 322) do MSPO o przekazanie mu kompletu dokumentów dotyczących przewoźników – Andrzeja J. oraz Krzysztofa J., tj. o przekazanie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków zlokalizowanych na terenie Miasta Żywiec, umowy o sprzątnięcie przystanków i wywóz śmieci łącznie z zimowym utrzymaniem przystanków oraz faktury za ww. usługi, a ponadto o dostarczenie dowodów wykonywania ww. czynności we własnym zakresie.

MSPO pismem z dnia 27. 10. 2008r. (dowód: karta nr 323) odmówiło przedstawienia ww. dokumentów z uwagi na brak podstaw do ich przekazania wskazując, że dokumenty te zawierają tajemnicę handlową.

Następnie pismem z dnia 13. 11. 2008r. (dowód: karta nr 324) kierowanym do Krzysztofa J. MZK wezwał go do zapłaty w terminie 7 dni kwoty 19 676,16 zł tytułem utrzymania przystanków komunikacyjnych pod rygorem skierowania sprawy na drogę sądową lub zbyciem ww. wierzytelności. Pismo to zostało wystosowane z uwagi na nieprzekazanie dokumentów wymienionych w piśmie z 26. 09. 2008r. oraz brak pozytywnej reakcji na spotkanie, które odbyło się w MZK. Ww. kwota dotyczyła zaległości za 1 miesiąc z 2005r., 12 miesięcy za rok 2006 i 2007 oraz 10 miesięcy roku 2008 (dowód: karta nr 325). Identycznej treści pismo skierowano do Andrzeja J. (dowód: karty nr 326 – 327).

Wobec powyższego, w piśmie z dnia 17. 11. 2008r. (dowód: karta nr 328) MSPO poinformowało MZK o braku podstaw do kierowania do przewoźników wezwań do zapłaty. W ich imieniu MSPO odmówiło również uiszczenia wyszczególnionych przez MZK kwot, z uwagi na to, że dotyczą one także utrzymania infrastruktury technicznej. W niniejszym piśmie ponowiono również prośbę o dostarczenie projektu umowy, jaka mogłaby zostać z MZK zawarta przez przewoźników.

W następstwie powyższego MZK wystąpiło dnia 24. 11. 2008r. zarówno do Krzysztofa J. (dowód: karta nr 329), jak i do Andrzeja J. (dowód: karta nr 331) o przekazanie mu aktualnych rozkładów jazdy, których posiadanie umożliwiłoby sporządzenie odpowiedniego projektu umowy. W pismach tych poinformowano również o skierowaniu sprawy na drogę postępowania sądowego.

Pismem z 08. 12. 2008r. (dowód: karta nr 333) MSPO poinformowało z kolei o tym, że przedstawienie projektu umowy nie zależy w żaden sposób od przedstawienia rozkładu jazdy, albowiem od tego nie zależy zakres świadczeń, za które przewoźnicy będą mieli uiścić zapłatę. Ponadto MZK nie jest organem właściwym do kontrolowania rozkładów jazdy, ani tym bardziej organem władnym do kontroli wykonywania przez przewoźników obowiązków z zakresu utrzymania porządku i czystości. W niniejszym piśmie ponownie stwierdzono, że stawka 0,20 zł za każde zatrzymanie się na przystanku jest wielokrotnie (ok. 10-krotnie) wyższa niż np. w Krakowie, co pozwala stwierdzić, że jest ona nie do przyjęcia z uwagi na jej wygórowany charakter.

8. Stanowisko właścicieli dróg

a. Urząd Marszałkowski

W piśmie z dnia 16. 02. 2007r. (Nr KT.II.5450-7/07, dowód: karta nr 253) skierowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego do Urzędu Miejskiego w Żywcu wskazano, że przepisy ustawy o transporcie drogowym nie wymagają od organu wydającego lub zmieniającego zezwolenie ani też uzgadniającego takie wydanie występowania o opinię w sprawie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków do gmin, na terenie których przebiega linia komunikacyjna. To przewoźnik dołącza do wniosku o wydanie zezwolenia potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi. W piśmie tym zaznaczono również, że

„Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę iż:

- Z punktu widzenia właściciela i zarządcy drogi przystanek komunikacji publicznej jest miejscem wskazanym odpowiednim znakiem – przy uwzględnieniu zasad bezpieczeństwa ruchu, przeznaczonym do zatrzymywania pojazdów komunikacji publicznej. Dodatkowo w przypadku zatoki autobusowej jest ona obiektem inżynierskim służąc poprawie bezpieczeństwa ruchu.

Dla dróg wojewódzkich w województwie śląskim przyjęto, iż z tak rozumianego przystanku może korzystać każdy przewoźnik.

- Odrębnym zagadnieniem jest kwestia wiat przystankowych, informacji dla pasażerów i innych naniesień małej architektury, które nie są własnością właściciela drogi. Są one urządzane i utrzymywane staraniem przewoźników lub gmin, jako podmiotów zainteresowanych stworzeniem pasażerom możliwie dogodnych warunków.

- Jednym z ustawowych obowiązków gmin jest dbałość o zachowanie czystości na swoim obszarze, przy czym np. kwestia usuwania śniegu i śliskości jest różna na przystankach poza obszarami zabudowanymi od zlokalizowanych w miastach. W szczególności art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 13. 09. 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach /t.j. z 2005r. Dz. U. Nr 236, poz. 2008 z późn. zm./ stanowi wyraźnie: 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.

- Przewoźnik który zamierza wykonywać przewozy korzystając z określonych przystanków winien ustalić zasady korzystania z nich nie tylko z ich właścicielami, ale także z podmiotami zarządzającymi naniesieniami na przystankach oraz utrzymują na nich porządek”.

Odnośnie kwestii udostępniania przystanków na terenie Żywca także w toku niniejszego postępowania antymonopolowego wystąpiono do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. W odpowiedzi na to, pismem z dnia 17 lutego 2009r. (dowód: karty nr 429 – 431) Zarząd Województwa Śląskiego poinformował, że zgodnie z art. 2 a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2007r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) drogi wojewódzkie stanowią własność właściwego samorządu województwa, natomiast ich zarządcą, zgodnie z art. 19 ust. 2 ww. ustawy, jest zarząd województwa. Tak więc z mocy prawa zarządcą drogi Nr 946 w Żywcu jest Zarząd Województwa Śląskiego, a jej właścicielem jest Województwo Śląskie.

W piśmie tym stwierdzono jednak, że kwestie własności są zdecydowanie bardziej skomplikowane, albowiem stosownie do art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 13 października 1998r. przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133, poz. 872 z późn. zm.), nieruchomości pozostające w dniu 31 grudnia 1998r. we władaniu Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego nie stanowiące ich własności, a zajęte pod drogi publiczne, z dniem 1 stycznia 1999r. stały się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Zdarzać się mogło, iż choć właścicielem rozważanej drogi było Województwo Śląskie, a jej zarządcą jego Zarząd, to w księgach wieczystych województwo wcale nie musiało być uwidocznione. Województwo sprawuje

zarząd nad drogami za pośrednictwem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Jednostka ta jest jednostką budżetową województwa powołaną w celu wykonywania zadań zarządcy dróg w województwie śląskim położonych poza granicami miast na prawach powiatu (zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy o drogach publicznych). Zarząd Dróg Wojewódzkich wypowiadał się w kwestii korzystania z przystanków jako zarządca drogi publicznej, z której może korzystać każdy zgodnie z jej przeznaczeniem, rozumianym w niniejszym przypadku jako możliwość zatrzymywania się w miejscu oznaczonym znakiem drogowym D-15 - przystanek autobusowy. Zgoda na zatrzymywanie się na przystankach, wydana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, nie została oparta na żadnym konkretnym przepisie, gdyż takowa podstawa w opinii Zarządu Województwa w żadnym przepisie nie została sformułowana.

Jeśli natomiast chodzi o status infrastruktury przystankowej umieszczonej w pasie dróg wojewódzkich, to ma ona różny status w zależności od jej rodzaju. Szczegółowo kwestie te regulują art. 39 i 40 ustawy o drogach publicznych w odniesieniu do obiektów budowlanych i urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Pojęcie przystanku autobusowego jest różnie definiowane. Mianowicie w art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym przystanek określa się jako miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Ustawa o transporcie drogowym w art. 4 pkt 8 a definiuje przystanek natomiast, jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca.

Z powyższych definicji nie wynika, kto jest dysponentem wyposażenia przystanków, ich infrastruktury. Województwo Śląskie nie jest właścicielem infrastruktury służącej wygodzie pasażerów (dowód: karta nr 431).

b. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach

W piśmie z dnia 05. 03. 2009r. (WIR/KSZY/5412/79b/2489/09) kierowanym do UOKiK Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach potwierdził, że stosownie do art. 2 a ust. 2 ustawy o drogach publicznych drogi wojewódzkie stanowią własność województwa. Zgoda na zatrzymywanie się na przystankach autobusowych wynika z konieczności dołączenia do wniosku o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi (art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym). Działanie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach sprowadza się do wyrażenia występującemu z wnioskiem przewoźnikowi zgody na zatrzymywanie się na istniejących przystankach autobusowych, zlokalizowanych w pasie dróg wojewódzkich. Zgoda ta dotyczy zatrzymywania się w miejscach oznaczonych znakiem D-15 – przystanek autobusowy.

W zakresie korzystania z elementów infrastruktury (wiat) przewoźnik powinien zwrócić się do właściwego administratora przystanku, np. do Urzędu Gminy.

Zarząd podkreślił, że sytuacja prawna przystanków autobusowych nie jest uregulowana na gruncie obowiązujących przepisów prawa. Przystanki mogą być bowiem położone w pasie drogowym lub poza pasem drogowym. Przystanki w znaczeniu wiat i tym podobnych urządzeń są stawiane przez gminy lub ich jednostki budżetowe. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach nigdy nie był właścicielem ani zarządcą rozważanych przystanków rozumianych jako elementy infrastruktury służące wygodzie pasażerów (dowód: karta nr 442).

Podobne stanowisko Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach wyraził w piśmie z dnia 17. 02. 2010r. kierowanym do Krzysztofa J. (WIR/KSZY/5412/135/2091/10, dowód: karta nr

571). W piśmie tym Zarząd poinformował, że sytuacja prawna przystanków autobusowych nie jest uregulowana na gruncie aktualnie obowiązującego prawa. Przystanki w znaczeniu wiat i innych urządzeń służących wygodzie pasażerów są stawiane przez gminy lub ich jednostki. Zarząd oświadczył, że jego działania ograniczają się jedynie do wyrażenia wszystkim wnioskującym o to przewoźnikom, zgody na zatrzymywanie się na istniejących przystankach autobusowych zlokalizowanych w pasie dróg wojewódzkich. Zgoda ta dotyczy zatrzymywania się w miejscach oznaczonych znakiem D-15 – „przystanek autobusowy”, natomiast odnośnie korzystania z elementów infrastruktury przystanku, np. wiaty, przewoźnik powinien zwrócić się do właściwego administratora przystanku, tj. w do właściwej miejscowo gminy.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w piśmie z dnia 10. 10. 2006r. do tut. Urzędu (L. dz. WD-I/PDOM/5412/707/11967/06, dowód: karta nr 184) wyjaśnił, że jest odpowiedzialny za utrzymanie prawidłowego stanu technicznego nawierzchni jezdni, zatok autobusowych i chodników oraz czytelności oznakowania pionowego i poziomego. Z tytułu wykonywania powyższych zadań nie są pobierane od przewoźników żadne opłaty. Zarząd wyjaśnił również, że nie zawarł z Gminą Żywiec żadnej umowy dotyczącej utrzymania obiektów związanych z funkcjonowaniem przystanków autobusowych.

c) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)

GDDKiA w piśmie z 10. 10. 2006r. skierowanym w toku niniejszego postępowania do tut. Urzędu (GDDKiK – O/KA-3/JS/409/231/06, dowód: karta nr 179) przekazała, że zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, 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. Jednocześnie instytucja ta zastrzegła, że do jej kompetencji nie należy pobieranie opłat związanych z partycypowaniem przewoźników w kosztach utrzymania przystanków autobusowych oraz, że nie zawarła z gminą Żywiec umowy, w oparciu o którą Żywiec uzyskałby prawo pobierania opłat, czy też obowiązek ponoszenia kosztów związanych z funkcjonowaniem przystanków.

9. Opinia Ministerstwa Transportu i Budownictwa

Wnioskodawcy przedstawili w toku postępowania także opinię Ministerstwa Transportu i Budownictwa z dnia 26. 04. 2006r. (TD-1m-022-56/2006), jaka została im udostępniona przez MSPO, w której to stwierdzono, iż wprowadzony w życie art. 22 ust. 1 a ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym zakazujący pobierania opłat w związku z uzgodnieniem zasad korzystania z przystanków autobusowych stanowi *lex specialis* w stosunku do przepisu art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 1997r. Nr 9, poz. 43 z późn. zm.), który uprawnia organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego do stanowienia wysokości cen i opłat m. in. za korzystanie z obiektów i urządzeń użyteczności publicznej, jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej. W przedmiotowej opinii stwierdzono tym samym, że z chwilą wejścia w życie przepisu art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym, tj. od 21. 10. 2005r. organy stanowiące samorządu terytorialnego nie mogą wprowadzać opłaty za uzgodnione korzystanie przez przewoźników z przystanków autobusowych. Przepis ten nie zwalnia jednak przewoźników z konieczności utrzymania czystości na przystankach komunikacyjnych zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu porządku i czystości w gminach. Jak zaznaczono,

nawet uzgodnienie zasad korzystania z przystanków nie może powodować przymusu ponoszenia przez przewoźnika opłat za sprzątanie obiektów. Ewentualny wybór odpłatnej formy wypełniania ww. obowiązku może nastąpić wyłącznie w drodze dobrowolnego porozumienia (dowód: karty nr 334 – 335).

10. Działanie Miasta Żywiec

Pismem z dnia 11. 05. 2005r. (PS.0717-1-20/05) Urząd Miejski w Żywcu poinformował Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe „DUMAR” (...) w Żywcu po tym, że w związku z dopełnieniem w jego sprawie formalności związanych z podpisaniem aneksu do umowy z MZK na korzystanie z przystanków zlokalizowanych na terenie Miasta Żywiec, Urząd Miejski wyraża zgodę na korzystanie z wymienionych przez spółkę przystanków (dowód: karta nr 563).

Z pisma Urzędu Miejskiego w Żywcu z dnia 18. 07. 2006r. (PSK.0717-1-30/06, dowód: karta nr 562) wynika natomiast, że instytucja ta zwróciła się do Przedsiębiorstwa Usługowo – Handlowego „DUMAR” (...) w Żywcu, o przedłożenie podpisanej z MZK umowy określającej zasady zatrzymywania się pojazdów tej firmy na przystankach administrowanych przez MZK, pod rygorem negatywnego uzgodnienia, przy czym pozytywne uzgodnienie jest dla przewoźnika niezbędne, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym osób.

Okoliczność, że Burmistrz Żywca uzależnia pozytywne uzgodnienie wydania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym m. in. od zaktualizowania umowy z zarządcą przystanków, tj. z MZK, dzięki czemu zobowiąże się on do partycypowania w kosztach ich utrzymania w należyтым stanie porządkowym oraz technicznym, została w toku niniejszego postępowania wykazana Postanowieniem z dnia 13. 03. 2008r. (BGK.0717-1-2/08, dowód: karta nr 561).

11. Decyzja Prezesa Urzędu Nr RKT-19/2007 z dnia 29 czerwca 2006r.

Dnia 29. 06. 2007r. w niniejszej sprawie została wydana Decyzja Nr RKT-19/2007 (dowód: karty nr 264 – 272), w której na podstawie art. 9 ustawy z dnia 15. 12. 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów uznano za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 6 ww. ustawy, praktykę polegającą na nadużywaniu przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o. pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków autobusowych znajdujących się na terenie Żywca poprzez narzucanie uciążliwych warunków umów, przynoszących narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści poprzez zobowiązanie przedsiębiorców prowadzących działalność przewozową do uiszczania kwoty 0,20 zł netto miesięcznie za każde zatrzymanie się na przystanku tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym i nakazano zaniechanie jej stosowania.

W pkt. II przedmiotowej decyzji na MZK nałożono karę pieniężną w wysokości 22 000 zł.

W uzasadnieniu do ww. decyzji zawarto następujące argumenty przemawiające za uznaniem rozważanej praktyki za niezgodną z przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów:

W rozpatrywanej sprawie orzeczono, iż skutkami praktyki ograniczającej konkurencję dotknięci zostali przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na krajowym transporcie drogowym osób wnoszący opłaty z tytułu partycypacji w kosztach utrzymania przystanków komunikacji autobusowej na terenie Żywca w wysokości wyższej

niż wynikałoby z proporcjonalnego podzielenia ww. kosztów na wszystkich przewoźników w zależności od faktycznego korzystania przez nich z infrastruktury przystankowej. Uznano w związku z tym, że rozważana praktyka ma charakter eksploatacyjny i powoduje przysporzenie po stronie MZK nieuzasadnionych korzyści, ponieważ uczestniczy on w kosztach utrzymywania przystanków mniejszym stopniu niż pozostali przewoźnicy. Partycypowanie przez przewoźników w kosztach utrzymania przystanków w zróżnicowanej wysokości w istotnym stopniu może skutkować zaburzeniem konkurencji na rynku, gdyż stworzone przez MZK warunki konkurowania nie są jednakowe dla wszystkich przedsiębiorców. W przedmiotowej decyzji stwierdzono także, że działalność Zakładu godzi we wszystkich przedsiębiorców, którzy zamierzaliby prowadzić działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie osób z wykorzystaniem administrowanych przez niego przystanków. Na tej podstawie stwierdzono, że w sprawie tej mamy do czynienia z występowaniem interesu publicznoprawnego.

Jeśli chodzi o rynek właściwy, to został on oznaczony, jako **rynek udostępniania przystanków komunikacyjnych wraz z infrastrukturą w celu zatrzymywania** się na nich pojazdów przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób. Jak ustalono w toku postępowania administracyjnego przystanki w Żywcu zlokalizowane przy drogach gminnych stanowią własność Gminy Żywiec, przy czym jest ona również właścicielem całej infrastruktury przystankowej (wiat, małej architektury, informacji dla pasażerów itd.). Przystanki zlokalizowane przy innych drogach (np. powiatowych, wojewódzkich) nie są własnością Gminy Żywiec, niemniej w takich przypadkach Gmina jest właścicielem infrastruktury przystankowej.

Gmina przekazała w utrzymanie i zarządzanie Zakładowi przystanki komunikacji miejskiej na jej terenie, które powinny być utrzymywane w należyтым stanie technicznym i porządkowym. W związku z powyższym MZK administruje wszystkimi przystankami stanowiącymi własność Gminy Żywiec, jak również infrastrukturą przystankową na przystankach stanowiących własność innych podmiotów (np. województwo, powiat) i ponosi z tego tytułu określone koszty.

Następnie zostały rozważone przesłanki z art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z 2000r., który definiuje praktykę polegającą na narzucaniu przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów, przynoszących mu nieuzasadnione korzyści. Dla stwierdzenia tej praktyki konieczne jest wykazanie kumulatywnego spełnienia trzech przesłanek (poza przesłanką posiadania pozycji dominującej na rynku przez przedsiębiorcę, któremu stawia się zarzut):

- narzucanie warunków umowy,
- uciążliwy charakter tych warunków umowy,
- uzyskiwanie nieuzasadnionych korzyści przez narzucającego je przedsiębiorcę.

W sprawie tej ustalono, że wszystkie ww. przesłanki zostały spełnione.

Odnosnie **narzucania warunków umowy** stwierdzono, że w dniu 02. 11. 2005r. MZK przedstawił wnioskodawcom do podpisu projekt nowych umów, których przedmiotem miał być udział w kosztach utrzymania w należyтым stanie porządkowym i technicznym przystanków na terenie Żywca. W umowach wskazano, iż Andrzej J. i Krzysztof J. będą uiszczali poczynszy od 02. 11. 2005r., co kwartał, na rzecz Zakładu, ryczałtem, kwoty w wysokości odpowiednio (...) zł netto i (...) zł netto miesięcznie tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przedmiotowych przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym. Wnioskodawcy ustosunkowali się do treści wyżej wskazanych projektów umów i zwrócił się o przedstawienie stosownej umowy (uzgodnienia zasad korzystania z przystanków), która będzie czyniła zadość wszelkim wymaganiom formalnoprawnym. W odpowiedzi na to MZK zwrócił się do wnioskodawców o przedstawienie propozycji umowy

określającej zasady korzystania z przystanków i wezwał ich do zaprzestania zatrzymywania się na tych przystankach. W tych okolicznościach wnioskodawcy przedstawili własny projekt *Porozumienia o uzgodnieniu zasad korzystania z przystanków*, w którym wskazano dwie propozycje zasad uczestnictwa przewoźników w kosztach utrzymania przystanków. Następnie MZK przedstawił kolejną wersję umów, w oparciu o które wnioskodawcy mogliby korzystać z przystanków stanowiących własność lub będących w zarządzie MZK i ponownie w nich określono, iż Krzysztof J. winien uiszczać miesięcznie (...) zł netto, a Andrzej J. (...) zł netto. Wnioskodawcy ostatecznie nie podpisali umów o korzystanie z przystanków autobusowych na terenie Żywca.

Pomimo wymiany korespondencji pomiędzy MZK, a przewoźnikami będącymi wnioskodawcami w niniejszej sprawie, strony nie podpisały umów, co było spowodowane stałym utrzymywaniem przez MZK stanowiska, zgodnie z którym wnioskodawcy mieliby obowiązek uiszczać wskazane przez niego miesięcznie kwoty za każde zatrzymanie się przez przewoźnika na przystanku. MZK w przedmiotowym zakresie w ogóle nie odniósł się do propozycji przedstawianych przez wnioskodawców, podtrzymując jednocześnie swoje stanowisko. Tym samym, pomimo aktywności wnioskodawców w negocjacjach MZK wykazał się całkowitym brakiem elastyczności w negocjowaniu warunków umownych nieakceptowanych przez słabszą stronę umowy.

W opisywanej decyzji zwrócono również uwagę, iż w umowach ze wszystkimi przewoźnikami na terenie Żywca (za wyjątkiem PPKS w Żywcu) określono ich udział w partycypowaniu w kosztach utrzymania przystanków na kwotę 0,20 zł za jedno zatrzymanie na przystanku. Stąd też biorąc pod uwagę powyższe okoliczności stwierdzono, że MZK narzucał wnioskodawcom i pozostałym przewoźnikom obowiązek partycypowania w kosztach utrzymania przystanków w wysokości 0,20 zł za jedno zatrzymanie na przystanku.

W niniejszej sprawie stwierdzono również, że doszło do spełnienia kolejnej przesłanki, jaką jest **uciążliwy charakter narzucanego warunku umowy**. W decyzji tej punktem wyjścia było twierdzenie, zgodnie z którym za uciążliwy uznaje się każdy warunek umowy oznaczający dla jednej ze stron ciężar większy od powszechnie przyjętych w stosunkach danego rodzaju. Definicja ta odwołuje się do kryteriów obiektywnych – typowych relacji umownych występujących na rynku. Dokonując analizy uciążliwości warunków umownych należy rozważyć, czy w hipotetycznej sytuacji istnienia konkurencji na danym rynku właściwym, a więc istnienia rzeczywistej swobody zawierania umów i kształtowania ich treści, dominant byłby w stanie wynegocjować takie postanowienia umów.

Zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym dołącza się potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi. Ponadto zgodnie z art. 22 ust. 1 a ww. ustawy uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Art. 5 ust. 3 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach stanowi natomiast, 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. Analiza ww. przepisów prawa doprowadziła do wniosku, że właściciel (administrator) przystanków jest uprawniony do pobierania od przewoźników korzystających z tych przystanków opłat związanych z utrzymaniem ich w czystości, o ile przewoźnicy samemu nie wykonują tych czynności. Ponadto wskazano, iż zdaniem Organu Antymonopolowego podmioty korzystające z infrastruktury przystankowej (wiat przystankowych, elementów małej architektury itd.) powinny partycypować w kosztach utrzymania tej infrastruktury w należytych stanie

technicznym. Infrastruktura ta jest bowiem bezpośrednio związana z działalnością przewozową i ma na celu stworzenie pasażerom jak najdogodniejszych warunków oczekiwania na przyjazd środka transportu. Właściciel lub zarządca przystanku nie może natomiast osiągać żadnych korzyści z tytułu udostępniania przystanków podmiotom trzecim.

W opisywanej decyzji przyjęto także, że MZK, jako zarządca przystanków gminnych i całej infrastruktury przystankowej na terenie Żywca, ponosi z tego tytułu określone koszty. Jako jedyne kryterium podziału ww. kosztów na poszczególnych przewoźników Zakład przyjął ilość zatrzymań pojazdów danego przewoźnika w okresie miesiąca na przystanku. W ocenie Organu Antymonopolowego kryterium to ma charakter obiektywny i skutkuje tym, że najwyższy udział w kosztach utrzymania przystanków ponosi przewoźnik, który najwięcej z tych przystanków korzysta. Zważono jednak jednocześnie, że istotnym jest, aby kryterium to było stosowane w sposób identyczny w stosunku do wszystkich przewoźników działających na danym rynku, ponieważ to umożliwiłoby zapewnienie im równych warunków konkurencji. Ponadto zwrócono uwagę, iż właściciel lub zarządca przystanku nie może osiągać żadnych korzyści z tytułu udostępniania przystanków podmiotom trzecim.

Z przedstawionych przez Zakład danych finansowych, udokumentowanych wydatków poniesionych w związku z utrzymaniem przystanków oraz danych dotyczących liści zatrzymań na przystankach wynikało, że na jedno zatrzymanie przypada kwota 0,075 i 0,08 zł, a nie 0,20 zł. W tych okolicznościach stwierdzono, iż kwota 0,20 zł została ustalona w sposób arbitralny.

Jak wskazano wcześniej, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, właściciel lub zarządca przystanków nie jest uprawniony do pobierania od przewoźników jakiegokolwiek wynagrodzenia za korzystanie z nich. Może jedynie żądać od nich partycypacji w kosztach utrzymania tych przystanków. Stąd też, MZK pobierając opłaty od przewoźników może rekompensować sobie wyłącznie poniesione przez siebie koszty z tytułu utrzymywania przystanków. W związku z tym, iż stwierdzono, że żądane i pobierane przez MZK opłaty od przewoźników nie odpowiadały rzeczywistemu udziałowi tych przewoźników w korzystaniu z przystanków, tym samym należało ocenić je jako uciążliwe. W sytuacji, gdyby każdy z przewoźników partycypował w kosztach utrzymania przystanków adekwatnie do stopnia ich wykorzystania (liczby zatrzymań autobusów), to wówczas wysokość opłat, które winien uiszczać Zakład byłaby wyższa, a opłaty naliczane pozostałym podmiotom okazałyby się ponad dwukrotnie niższe.

Dodatkowo wskazano, że o uciążliwości praktyki Zakładu świadczył również fakt zawarcia przez przewoźników będących wnioskodawcami umów z PUK Sp. z o.o., na podstawie których PUK Sp. z o.o. zobowiązano do ręcznego sprzątnięcia oraz wywozu odpadów komunalnych z przystanków autobusowych zlokalizowanych w Żywcu przy ul. Żeromskiego, a z których to przystanków korzystali m. in. Andrzej J. i Krzysztof J. Każdy z wnioskodawców w związku z zawarciem ww. umów został zobowiązany do uiszczania należności w wysokości (...) zł netto miesięcznie. Tym samym przedmiotowi przedsiębiorcy zostali bezpośrednio zaangażowani w ponoszenie kosztów utrzymania w czystości ww. przystanków zlokalizowanych przy ul. Żeromskiego, a Zakład żądając opłat w wysokości 0,20 zł miesięcznie za jedno zatrzymanie w ogóle nie uwzględnił tego faktu.

Stąd też narzucanie przez Zakład obowiązku uiszczania przez pozostałych przewoźników kwoty 0,20 zł za jedno zatrzymanie się na przystanku oceniono jako uciążliwy warunek umowy.

Ostatnią z przesłanek niezbędną do stwierdzenia naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, jest wykazanie, że kwestionowany **warunek umowny przynosi przedsiębiorcy nieuzasadnione korzyści**.

Osiągane przez podmiot gospodarczy stosujący praktykę ograniczającą konkurencję określoną w ww. przepisie nieuzasadnione korzyści są odpowiednikiem uciążliwych

warunków umów w warunkach ekwiwalentności wzajemnych świadczeń stron umowy i oznaczają sytuację korzystniejszą od powszechnie przyjętych w stosunkach danego rodzaju. Jak wskazano wcześniej, w sytuacji, gdyby przewoźnicy na terenie Żywca partycypowali w kosztach utrzymania przystanków proporcjonalnie do stopnia ich wykorzystania to wówczas wszyscy przewoźnicy winni ponosić koszt około 0,08 zł za jedno zatrzymanie się na przystanku. MZK narzucił natomiast w umowach z przewoźnikami obowiązek uiszczenia kwoty 0,20 zł z ww. tytułu, co z kolei spowodowało, że jego udział w kosztach utrzymania przystanków był niższy niż powinien faktycznie wynosić. Tym samym stwierdzono, że Zakład osiągała nieuzasadnione korzyści obciążając przewoźników korzystających z przystanków i infrastruktury przystankowej na terenie Żywca nienależnymi kwotami.

Z danych przedstawionych przez MZK wynikało, że przewoźnicy na terenie Żywca (oprócz samego MZK i PPKS w Żywcu) zatrzymują się na przystankach miesięcznie 7 804 razy, co daje wynik roczny 93 648 razy. Zgodnie z treścią umów podpisanych, bądź też przedstawionych do podpisu, łączna kwota opłat uiszczanych przez ww. przewoźników miesięcznie miała wynosić 1560,80 zł, a w skali roku 18 729,60 zł. W związku z tym, że jak wykazano wcześniej, miesięczna opłata pobierana od przewoźników nie powinna być wyższa niż 0,08 zł za jedno zatrzymanie na przystanku, to łączna kwota uiszczanych przez nich opłat winna wynosić miesięcznie około 624 zł, co w skali roku daje kwotę 7 488 zł. Stąd też uznano, że różnica pomiędzy kwotą 18 729,60 zł, a kwotą 7 488 zł, stanowiła nieuzasadnioną korzyść Zakładu.

W tym miejscu należy odnieść się również do faktu, iż PPKS Żywiec uiszczał na rzecz Zakładu kwotę 1 270,20 zł miesięcznie, co dawało około 0,08 zł za jedno zatrzymanie na przystanku. Wynikało to jednak wyłącznie z faktu, iż zgodnie z łączącą strony umową ww. kwota *„jest pomniejszona o kwotę wynikającą z ilości zatrzymań autobusów MZK w Żywcu na przystanku przy ul. Dworcowej częściowo usytuowanym na terenie PPKS”* (dowód: karty nr 92-93). Fakt uiszczania przez PPKS Żywiec opłat w zbliżonej wysokości do tych, jakie wynikałyby z proporcjonalnego podziału kosztów wynika wyłącznie z tego, że MZK jest zwolniony z obowiązku dokonywania opłat na rzecz PPKS Żywiec z tytułu korzystania z przystanku tego przedsiębiorcy.

W opisywanej decyzji stwierdzono, iż okoliczność niepodpisania przez wnioskodawców umów oraz nieuiszczanie przez nich opłat na rzecz Zakładu z tytułu partycypowania w kosztach utrzymania przystanków nie miało wpływu na byt praktyki ograniczającej konkurencję będącej przedmiotem niniejszego postępowania, gdyż jak już sama hipotetyczna możliwość wystąpienia skutków praktyki ograniczającej konkurencję stanowi o naruszeniu art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Dla bytu tej praktyki nie jest bowiem konieczne wystąpienie negatywnego skutku w postaci eksploatacji pozycji rynkowej w warunkach ograniczonej konkurencji. Dodatkowo o faktycznym braku eksploatacji rynkowej można mówić jedynie w odniesieniu do wnioskodawców, podczas gdy przedsiębiorcy, którzy zawarli z MZK umowy byli na ich podstawie zobowiązani do uiszczania kwestionowanych opłat.

W decyzji stwierdzono również, że niniejsze postępowanie zostało wszczęte w interesie publicznym i nie ma ono na celu ochrony poszczególnych uczestników rynku, lecz jego celem jest zapewnienie właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego. Stąd też brak negatywnych skutków po stronie Wnioskodawców wynikających ze stosowania praktyki ograniczającej konkurencję przez Zakład nie stał w opinii Organu Antymonopolowego na przeszkodzie w stwierdzeniu stosowania przez MZK zakazanej praktyki.

12. Odwołanie i wyrok SOKiK

Od decyzji Prezesa Urzędu nr RKT-19/2007 z dnia 29 czerwca 2006r. dnia 9 lipca 2007r. MZK wniósł odwołanie, skutkiem czego było wydanie przez SOKiK dnia 21 kwietnia 2008r. (sygn. akt XVII AmA 98/07) wyroku uchylającego zaskarżoną decyzję. W wyroku tym Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej także SOKiK) stwierdził, że na podstawie poczynionych ustaleń nie można zasadnie uznać, że MZK zajmuje pozycję dominującą na rynku udostępnienia przystanków autobusowych oraz że jej działania można kwalifikować, jako ograniczające konkurencję.

SOKiK stwierdził, że w zaskarżonej decyzji nie umotywowano należycie okoliczności naruszenia interesu społecznego. Stwierdzenia dotyczące wpływu oferowanych stawek na kondycję finansową przedsiębiorców (przewoźników) oraz ich skutki względem konsumentów obciążonych obowiązkiem płacenia wyższych cen biletów są ogólnikowe oraz jednostronne. Z ustaleń organu antymonopolowego nie wynikało w opinii SOKiK, jaki wpływ na koszty prowadzenia działalności ma udział w kosztach utrzymania przystanków i jaką część ceny biletów stanowi koszt ponoszony przez przedsiębiorców z tytułu zatrzymywania się na przystankach administrowanych przez MZK.

SOKiK wskazał, że wprawdzie klienci przewoźników są zainteresowani uiszczeniem jak najniższej ceny, jednakże w ich interesie jest także, aby warunki na przystankach były jak najlepsze.

Sąd zarzucił, że w kwestionowanej decyzji organ antymonopolowy nie zbadał w sposób prawidłowy sytuacji na rynku przystanków na terenie Żywca, gdyż jak wynika z posiadanych danych na terenie tego miasta znajdują się również przystanki nie administrowane przez MZK.

W przekonaniu SOKiK, ustalenie, że MZK decyduje lub ma istotny wpływ na udostępnianie przystanków komunikacji autobusowej nie zostało poparte dowodami, a poczynione przez Prezesa Urzędu ustalenia i zeznania Prezesa Zarządu MZK przekonują za uznaniem, że uzgodnienie z właścicielem przystanków - Gmina Żywiec możliwości korzystania z nich przez przewoźników nie jest uwarunkowane uprzednim zawarciem z MZK umowy o ponoszeniu kosztów utrzymania przystanków. Prezes Urzędu nie zbadał też, jak jest sankcjonowane ewentualne niezastosowanie się do obowiązku zawarcia umowy o korzystanie z przystanków. Do wydania decyzji konieczne jest ustalenie, czy MZK faktycznie ma możliwość dysponowania przystankami w rozumieniu przyznawania przewoźnikom prawa do korzystania z przystanków.

Przy rozważaniu przedmiotowej sprawy SOKiK wziął pod uwagę przepisy ustawy o drogach publicznych, o transporcie drogowym, o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

13. Kontynuacja postępowania

W związku z powyżej opisanym wyrokiem postępowanie antymonopolowe w tej sprawie podjęto na nowo. W tych okolicznościach pismami z dnia 03. 11. 2008r. (dowód: karta nr 309) i z dnia 07. 11. 2008r. (dowód: karta nr 307) wnioskodawcy podtrzymali swój wniosek dotyczący wszczęcia niniejszego postępowania.

W piśmie z dnia 14. 01. 2009r. (dowód: karty nr 315 – 318) skierowanym do tut. urzędu przez wnioskodawców oraz Małopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych podkreślono, że istotą całej sprawy jest niesłuszne roszczenie wysuwane wobec wnioskodawców przez MZK w kwestii żądania zawyżonych opłat za korzystanie z przystanków autobusowych w obrębie administracyjnym Miasta i Gminy Żywiec. Przedsiębiorcy zaznaczyli, że stosownie do art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym uzyskanie przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania

na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Do przewoźników nie należy ponoszenie kosztów budowy i utrzymania wiat przystankowych, ani ustawianie i utrzymywanie znaków drogowych. Koszty ww. czynności powinni ponosić odpowiednio administratorzy przystanków oraz zarządcy dróg. Koszty, w których mógłby partycypować przewoźnik, to koszty utrzymania czystości i porządku na przystankach, lecz nie koszty utrzymania infrastruktury technicznej.

Wymóg utrzymania przystanków w czystości przedsiębiorcy wykonywali mając umowę pierwotnie zawartą z PUK, a w tym czasie MZK usiłowało wymusić równoległe zawarcie drugiej umowy o utrzymanie przystanków w czystości. Ponadto, jak wskazano powyżej, utrzymanie przystanków w należytym stanie technicznym nie leży w gestii przewoźników. Wnioskodawcy wskazali, że także w 2009r. to PUK faktycznie świadczy usługi z zakresu utrzymania przystanków w czystości, z tym, że robi to na zlecenie MZK. Przedsiębiorcy podkreślili też, że zawyżone koszty ponoszone przez przewoźników mają wpływ na wysokość cen biletów. Istotne w sprawie jest w opinii wnioskodawców również to, że MZK zachowuje się w sposób natarczywy, wysuwając roszczenia wpłaty na jego rzecz wysokich kwot pieniędzy pod rygorem skierowania sprawy na drogę sądową.

Wnioskodawcy podnieśli również, że w ich ocenie w niniejszej sprawie mogło dojść do naruszenia interesu publicznego (ogólnospołecznego), albowiem działania MZK mają wpływ nie tylko na ich działalność, ale także na działalność innych przewoźników. Koszty ponoszone przez przewoźników mają wpływ na wysokość cen biletów, co z kolei wpływa na sytuację konsumentów.

Ustalenia poczynione w tej części postępowania antymonopolowego opisano łącznie z ustaleniami poczynionymi w toku postępowania przed wydaniem uchylonej przez SOKiK decyzji.

Prezes Urzędu zważył, co następuje:

Naruszenie interesu publicznego

Stosownie do art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ochrona interesów przedsiębiorców i konsumentów podejmowana w ramach działań Prezesa Urzędu jest prowadzona w interesie publicznym. Działania oparte na przepisach niniejszej ustawy są zatem podejmowane w interesie publicznym, w celu ochrony interesów zbiorowości, a nie wprost poszczególnych, indywidualnych uczestników rynku. Naruszenie interesu publicznego stanowi bezwzględny warunek do uznania kompetencji Prezesa Urzędu do rozstrzygnięcia określonej sprawy, tj. stanowi wstępną przesłankę zastosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów¹.

Interes publiczny zostaje naruszony wówczas, gdy oceniane działania godzą lub mogą godzić w interesy ogólnospołeczne i dotyczą szerokiego kręgu uczestników rynku i poprzez to powodują lub mogą powodować zaburzenia w jego prawidłowym funkcjonowaniu. „Naruszenie interesu publicznego ma miejsce w szczególności wtedy, gdy określonymi działaniami dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie, gdy wywołują one na rynku niekorzystne zjawiska”². Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy, który stwierdził, że ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów ma charakter publicznoprawny i służy ochronie interesu ogólnospołecznego; ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji i nie odnosi się do ochrony roszczeń

¹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 sierpnia 2003 r. sygn. akt I CKN 527/01; wyrok SOKiK z dnia 1 grudnia 2005 r. sygn. akt XVII AmA 69/04.

² Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 24.10.1991r. sygn. akt XV Amr 8/90.

indywidualnych. W odniesieniu do konkurencji ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów chroni interes publiczny polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego³.

Dobrem chronionym na podstawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest więc konkurencja rozumiana jako zjawisko o charakterze instytucjonalnym, które jest niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania rynku. Za zagrożenie lub naruszenie mechanizmu konkurencji w takim ujęciu uznaje się działania, które dotyczą sfery szerszego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji rozumianej nie jako sytuacja pojedynczego przedsiębiorcy, lecz zaburzeń na rynku rozumianych jako negatywne zjawiska charakteryzujące jego funkcjonowanie⁴.

W świetle powyższego stwierdzić należało, że w niniejszej sprawie zaistniała przesłanka zagrożenia interesu publicznego. Oceniane zachowanie MZK może oddziaływać na sytuację wszystkich przewoźników działających na terenie Miasta Żywca, a także na wszystkich tych przedsiębiorców, którzy w przyszłości zamierzaliby rozpocząć prowadzenie działalności gospodarczej na tym terenie. Wobec tego należało stwierdzić, że Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów posiada kompetencję do rozstrzygnięcia w kwestii zarzutu rozważanego w niniejszej sprawie.

Status przedsiębiorcy

Zgodnie z art. 4 pkt. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z 2000r. przez przedsiębiorcę rozumie się przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (tj. Dz. U. z 2007r. Nr 155, poz. 1095 z późn. zm.). Z art. 4 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej wynika natomiast, że przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna oraz jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, która we własnym imieniu wykonuje działalność gospodarczą. W rozważanym przypadku podmioty będące stronami postępowania posiadają status przedsiębiorców, gdyż są to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na podstawie wpisów do ewidencji działalności gospodarczej po stronie wnioskodawców oraz spółka prawa handlowego, jako strona, której zarzuca się stosowanie praktyki ograniczającej konkurencję. W związku z tym, że zachowania spółki prawa handlowego podlegają ocenie na gruncie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, a osobom fizycznym prowadzącym działalność gospodarczą przysługuje legitymacja procesowa na gruncie art. 84 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z 2000r., należało stwierdzić, że podmioty występujące w niniejszej sprawie, a mianowicie Krzysztof J., Andrzej J. oraz Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o. posiadają status stron tego postępowania.

Rynek właściwy

Spełnienie przesłanek wymienionych w art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów bada się na konkretnym rynku właściwym, co w dalszej kolejności pozwala na ustalenie udziału danego przedsiębiorcy w tym rynku.

Stosownie do art. 4 pkt. 8 ww. ustawy *„rynek właściwy, 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*

³ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29.05.2001r. sygn. I CKN 1217/98.

⁴ Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 28.11.2003 r. sygn. XVII Ama 105/02.

właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji”.

W niniejszej sprawie zarzut postawiony MZK dotyczy nadużywania pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków autobusowych znajdujących się na terenie Żywca.

a). aspekt produktowy

Praktyka, w związku ze stosowaniem której postawiono MZK zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów wiąże się z działalnością MZK polegającą na udostępnianiu przystanków autobusowych, których MZK jest zarządcą. Udostępnianie przystanków autobusowych polega w tym przypadku na tym, że w zamian za zobowiązanie przewoźnika świadczącego usługi transportowe na terenie Żywca do wnoszenia określonych opłat z tytułu partycypacji w utrzymaniu przystanków, MZK przyznaje temu przewoźnikowi prawo do korzystania z wyszczególnionych w umowie przystanków w ilości i terminach ustalonych w tej umowie.

Kwestią wymagającą rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie jest pojęcie „**przystanku autobusowego**”.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t. j. Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) w art. 2 pkt. 13 stanowi, iż przystanek, to „miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi”.

Ustawa o transporcie drogowym w art. 4 pkt 8 a stanowi natomiast, że przystankiem jest miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca.

Jak wskazano w części zawierającej ustalenia faktyczne Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego wyraził w piśmie z 16. 02. 2007r. (Nr KT.II.5450-7/07, dowód: karta nr 253) stanowisko, zgodnie z którym zagadnieniem odrębnym od kwestii przystanków w sensie zatok oraz miejsc zatrzymywania się pojazdów jest kwestia wiat przystankowych, informacji dla pasażerów i innych nanieśń małej architektury, które nie są własnością właściciela drogi. Są one urządzone i utrzymywane staraniem przewoźników lub gmin, jako podmiotów zainteresowanych stworzeniem pasażerom możliwie dogodnych warunków. Jak wskazał ww. Urząd, jednym z ustawowych obowiązków gmin jest dbałość o zachowanie czystości na swoim obszarze. Dodano w nim także, że przewoźnik, który zamierza wykonywać przewozy korzystając z określonych przystanków winien ustalić zasady korzystania z nich nie tylko z ich właścicielami, ale także z podmiotami zarządzającymi nanieśniami na przystankach oraz utrzymującymi na nich porządek.

Zarząd Województwa Śląskiego poinformował, że zgodnie z art. 2 a ust. 2 ustawy o drogach publicznych drogi wojewódzkie stanowią własność właściwego samorządu województwa, natomiast ich zarządcą, zgodnie z art. 19 ust. 2 ww. ustawy, jest zarząd województwa. Tak więc z mocy prawa zarządcą drogi Nr 946 w Żywcu jest Zarząd Województwa Śląskiego, a jej właścicielem jest Województwo Śląskie. Od powyższego oddzielono kwestię statusu infrastruktury przystankowej umieszczonej w pasie dróg wojewódzkich, wskazując, że obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami nie należą w rozważanym przypadku do województwa. Dysponentem przystanków w rozumieniu

infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów, ich wyposażenia, poza obowiązkowym oznakowaniem, nie jest województwo (dowód: karta nr 431).

Powyższy stan faktyczny potwierdził Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach, który w piśmie z dnia 05. 03. 2009r. (WIR/KSZY/5412/79b/2489/09) kierowanym do UOKiK stwierdził, że stosownie do art. 2 a ust. 2 ustawy o drogach publicznych drogi wojewódzkie stanowią własność województwa, a zgoda wyrażana przez niego dotyczy zatrzymywania się w miejscach oznaczonych znakiem D-15 – przystanek autobusowy, natomiast w zakresie korzystania z elementów infrastruktury (wiat) przewoźnik powinien zwrócić się do właściwego administratora przystanku, do Urzędu Gminy. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach oświadczył, że nigdy nie był właścicielem ani zarządcą rozważanych przystanków rozumianych jako elementy infrastruktury służące wygodzie pasażerów (dowód: karta nr 442).

Podobne stanowisko zajęła GDDKiA odnośnie drogi krajowej, przy której są zlokalizowane sporne przystanki (dowód: karta nr 179).

Powyższemu nie sprzeciwia się opinia wydana przez Ministerstwo Transportu i Budownictwa z 26. 04. 2006r. (TD-1m-022-56/2006), w której stwierdzono, iż wprowadzony w życie art. 22 ust. 1 a ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym zakazujący pobierania opłat w związku z uzgodnieniem zasad korzystania z przystanków autobusowych stanowi *lex specialis* w stosunku do przepisu art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy o gospodarce komunalnej, który uprawnia organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego do stanowienia wysokości cen i opłat m. in. za korzystanie z obiektów i urządzeń użyteczności publicznej, jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej. W przedmiotowej opinii stwierdzono, że z chwilą wejścia w życie przepisu art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym, tj. od 21. 10. 2005r. organy stanowiące samorządu terytorialnego nie mogą wprowadzać opłaty za uzgodnione korzystanie przez przewoźników z przystanków autobusowych. W tym miejscu zważyć należy, że uzgodnione korzystanie dotyczy możliwości zatrzymywania się na przystankach, a nie korzystania z infrastruktury przystankowej.

MZK podnosiło, że stosownie do art. 19 ust. 5 ustawy o drogach publicznych „*W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta*”. Przepis ten nie znajduje jednak zastosowania w niniejszej sprawie, gdyż Żywiec nie jest powiatem grodzkim, lecz ziemskim. Okoliczność, że zarządcą dróg nie jest MZK nie wyłącza jednak jego statusu administratora przystanków autobusowych w znaczeniu infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów.

Pismem z dnia 31. 12. 2004r. Miasto Żywiec (Burmistrz) przekazało w utrzymanie i zarządzanie MZK w Żywcu przystanki komunikacji miejskiej na terenie Żywca (dowód: karty nr 58 – 61, 146 - 148), a jak ustalono w toku niniejszego postępowania, w drodze porozumienia, także przystanki zlokalizowane przy drogach krajowych i wojewódzkich zlokalizowane na terenie powiatu żywieckiego zostały przekazane w utrzymanie Gminie, a następnie MZK (dowód: karty nr 613 – 620). Z powyższego wynika, że niezależnie od statutu drogi, przy której jest zlokalizowany przystanek w rozumieniu infrastruktury służącej wygodzie pasażerów, jego administratorem jest MZK.

Tak więc w niniejszej sprawie, uwzględniając status dróg, przy których są zlokalizowane sporne przystanki, a mianowicie ich krajowy oraz wojewódzki charakter, oraz okoliczność, że zarządcy ww. dróg nie są właścicielami, ani administratorami infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów, natomiast właścicielem tej infrastruktury jest jednostka

samorządu terytorialnego, a mianowicie gmina Żywiec, natomiast jej administratorem jest MZK, stwierdzić należało, że rynkiem produktowym w niniejszej sprawie jest rynek udostępniania przystanków autobusowych rozumianych jako infrastruktura przystankowa służąca wygodzie pasażerów.

Istotne w niniejszej sprawie jest także to, że przystanki będące w zarządzie MZK nie posiadają substytutów, a zatem przewoźnicy działający na terenie Żywca muszą korzystać z tych przystanków autobusowych nie mając żadnej alternatywy. Korzystając z przystanków, przy których jest zlokalizowana ww. infrastruktura, przewoźnicy muszą jednocześnie korzystać z niej samej, tj. wiat, słupów itp., aby prawidłowo oznaczać trasy swych przejazdów, wywieszają rozkłady jazdy.

b). aspekt geograficzny

Rozważana w przedmiotowej sprawie praktyka jest stosowana na rynku właściwym w wymiarze geograficznym ograniczonym do terenu Miasta Żywiec, w którym administratorem przystanków autobusowych w rozumieniu infrastruktury służącej wygodzie pasażerów jest MZK. Jest to więc rynek lokalny.

Reasumując rozważania dotyczące rynku właściwego w niniejszej sprawie stwierdzić należało, że jest to rynek udostępniania przystanków autobusowych w rozumieniu infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów na obszarze Miasta Żywiec.

Pozycja dominująca

W art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustanowiono zakaz nadużywania przez przedsiębiorców pozycji dominującej na rynku właściwym. Z powyższego wynika, że jedynie dominant może dopuścić się naruszenia art. 8, w tym art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Niezbędne zatem jest ustalenie pozycji, jaką MZK zajmuje na rynku właściwym, tj. na rynku udostępniania przystanków autobusowych w rozumieniu infrastruktury przystankowej służącej wygodzie pasażerów na terenie Miasta Żywiec.

Z ustaleń poczynionych w niniejszej sprawie wynika, że MZK zarządza 72 przystankami, a na terenie Żywca są ogółem zlokalizowane 73 przystanki autobusowe. Na tej podstawie ustalono, że udział MZK w ww. rynku właściwym wynosi niemal 99 %, a zatem przedsiębiorca ten bez wątpienia zajmuje na rozważanym rynku właściwym pozycję dominującą.

Zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Praktyka z art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest klasyfikowana jako typowa praktyka eksploatacyjna, polegająca na wyzyskiwaniu przez dominanta przewagi kontraktowej na kontrahentami. Eksploatacyjny charakter tej praktyki oznacza, że jej bezpośrednie skutki dotyczą interesów podmiotów, przeciwko którym jest ona skierowana. Nie wyklucza to jednoczesnego wystąpienia skutków antykonkurencyjnych, które mają jednak charakter wtórny. Praktyka tego rodzaju ujawnia się co do zasady na etapie negocjacji, bowiem tylko wtedy może dochodzić do narzucania warunków umów, jednakże dla możliwości jej stwierdzenia nie jest konieczne ostateczne zawarcie umowy⁵.

⁵ Elżbieta Modzelewska – Wąchal „Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów”, Twigger, Warszawa 2002r., str. 117 - 118

Z art. 8 ust. 2 pkt. 6 tej ustawy wynika, że za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje się narzucanie przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów przynoszących mu nieuzasadnione korzyści. Wobec oznaczenia rynku właściwego w niniejszej sprawie oraz ustalenia, że MZK zajmuje na tym rynku pozycję dominującą, w dalszej kolejności należy rozważyć, czy zaistniały następujące przesłanki:

- a) narzucanie przez przedsiębiorcę warunków umów,
- b) uciążliwy charakter warunków umów,
- c) uzyskiwanie nieuzasadnionych korzyści przez narzucającego uciążliwe warunki umów.

Spór pomiędzy przedsiębiorcami będącymi stronami niniejszego postępowania, który dał asumpt do wszczęcia przedmiotowego postępowania administracyjnego, dotyczy zasad udostępniania przystanków w znaczeniu infrastruktury przystankowej oraz ewentualnej odpłatności za to, pod rządami ustawy o transporcie drogowym ze zmianą obowiązującą od 21. 10. 2005r., wobec czego analizie zostaje poddana sytuacja prawna począwszy od ww. daty.

a). Przesłanka narzucania przez przedsiębiorcę warunków umów

Ze zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego wynika, że przed zmianą ustawy o transporcie drogowym z października 2005r. przewoźnicy byli związani umowami z MZK dotyczącymi naprawy i konserwacji przystanków oraz umowami z PUK o utrzymanie tych przystanków w czystości. Dopuszczalna była także sytuacja, w której przewoźnicy obowiązki z zakresu utrzymywania przystanków w czystości wykonywali we własnym zakresie, co dotyczyło wnioskodawców.

W związku z wejściem w życie zmian do ustawy o transporcie drogowym MZK przedstawił propozycje zawarcia nowych umów dotyczących partycypacji w kosztach utrzymania przystanków autobusowych zarządzanych przez MZK. Z propozycji tych wynikało, że przedmiotem „nowych” umów miałyby stać się udział w kosztach utrzymania wyszczególnionych przystanków w należytych stanie porządkowym i technicznym, w zamian za co pojazdy danego przewoźnika miałyby prawo zatrzymywać się na tych przystankach zgodnie z rozkładem jazdy stanowiącym integralną część umowy. Opłata za każde zatrzymanie miałyby wynieść 0,20 zł netto.

W 2007r. umowy o utrzymanie czystości przystanków zostały wnioskodawcom wypowiedziane przez PUK, a argumentem przemawiającym za tym był fakt, iż zarządcą przystanków jest MZK i to z nim należało zawrzeć kompleksową umowę dotyczącą korzystania z przystanków i utrzymania ich w należytych stanie. Wszyscy przewoźnicy działający na terenie Żywca mieli docelowo zawrzeć umowy wyłącznie z MZK.

Narzucanie warunku umowy ma miejsce wówczas, gdy dominant wykorzystując sytuację przymusową kontrahenta, wynikającą z braku rzeczywistych alternatyw na rynku, wymusza na nim określone zachowania. Do narzucania może dochodzić w sposób aktywny lub wskutek zaniechania⁶. Oznacza to, że przez narzucanie należy rozumieć zarówno aktywne narzucanie treści umowy, jak i odmowę prowadzenia negocjacji, co do treści umowy.

W toku niniejszego postępowania wykazano, że MZK nie chciał negocjować warunków zawieranych umów o partycypacji w kosztach, a w szczególności zawrzeć ich z wykorzystaniem wzorca opracowanego przez wnioskodawców, którzy stoją na stanowisku,

⁶ Elżbieta Modzelewska – Wąchal „Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów”, Twigger, Warszawa 2002r., str. 118

zgodnie z którym MZK może domagać się proporcjonalnego zwrotu kosztów poniesionych wyłącznie w związku z utrzymaniem przystanków w należyтым stanie porządkowym, a nie technicznym. Zgromadzone umowy zawarte z przewoźnikami, których MZK ma obecnie 13, potwierdzają fakt, że zostały one zawarte na warunkach przedstawionych przez zarządę.

Powyższe okoliczności bez wątpienia wskazywałyby na spełnienie rozważanej przesłanki, gdyby były połączone z podejmowaniem przez MZK skutecznych działań represyjnych względem podmiotów korzystających z przystanków bez zawarcia umów lub w zakresie przekraczającym je. Z okoliczności niniejszej sprawy nie wynika, aby sytuacja taka miała miejsce. Niezależnie od tego zwrócono jednak uwagę, iż MZK może w pewnym zakresie, z uwagi na zajmowaną przez siebie pozycję, wpływać na treść zawieranych umów o partycypację w kosztach utrzymania przystanków, bez pełnej faktycznej, lecz przy formalnej akceptacji ich treści ze strony zainteresowanych przewoźników.

W tych okolicznościach na potrzeby niniejszej sprawy stwierdzono, że przesłanka narzucania, o jakiej mowa w art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, została spełniona w wyniku podejmowania przez MZK prób skłonienia kontrahentów do przyjęcia warunku przedstawionego przez niego, jak i przez odmowę dokonywania jakichkolwiek odstępstw na skutek propozycji składanych przez tych kontrahentów.

W tym miejscu należy dodatkowo stwierdzić, że nie wszystkie kwestionowane przez wnioskodawców działania MZK można uznać za takie, które zmierzają do wywarcia presji w sposób nie znajdujący swego uzasadnienia w przepisach prawa. Wnioskodawcy podnieśli mianowicie, że wobec nich oraz przedsiębiorców świadczących na ich rzecz w latach 2008 - 2009 usługi porządkowe zostały wszczęte postępowania karne, a także w sposób uporczywy były podejmowane działania kontrolne. Okoliczność ta nie ma znaczenia dla kierunku rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach właściciele nieruchomości przy wykonywaniu obowiązku w zakresie pozbywania się odpadów komunalnych obowiązani są do udokumentowania, w formie umowy korzystania z usług wykonywanych przez zakład będący gminną jednostką organizacyjną lub przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie opróżniania zbiorników bezodpływowych i transportu nieczystości ciekłych, przez okazanie takiej umowy i dowodów płacenia za takie usługi, przy czym w gminie mogą zostać przyjęte również inne sposoby dokumentowania wykonywania ww. obowiązków. Istotnym również jest to, że zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, na prowadzenie przez przedsiębiorców działalności w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości wymagane jest uzyskanie zezwolenia, a z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że osoby świadczące na rzecz wnioskodawców usługi z tego zakresu stosownych zezwoleń nie posiadały (dowód: karta nr 469).

W piśmie z 15. 02. 2010r. kierowanym do tut. Urzędu wskazano, że rozkłady jazdy Krzysztofa J. zostały na kilku przystankach zdemontowane, co zostało uczynione z powodu braku umowy określającej zasady korzystania z przystanków, w tym montowania rozkładów, co w zasadzie uniemożliwiono mu prowadzenie działalności (dowód: karta nr 485). MZK zaprzecza jednak powyższemu (dowód: karta nr 644). Mając na względzie fakt, że usunięcie rozkładów mogło wynikać z aktów wandalizmu, które według wyjaśnień MZK są częste, nie można na potrzeby niniejszej sprawy okoliczności tej interpretować w taki sposób, iż wskazuje ona na celowe działanie MZK nakierowane na skłonienie Krzysztofa J. do zachowania pożądanego przez MZK.

b) Uciążliwy charakter warunków umów

Za uciążliwy uznaje się taki warunek umowy, który dla jednej ze stron oznacza przyjęcie na siebie ciężaru większego od powszechnie przyjętych w stosunkach danego rodzaju⁷. Ocena, czy ciężary, które narzuca MZK swym kontrahentom lub próbuje narzucić przewoźnikom, którzy chcą działać na terenie Żywca, są nadmierne, a wskutek tego, czy sporny warunek umowy na charakter uciążliwy, została dokonana z uwzględnieniem przepisów szczególnych normujących rozważaną kwestię. Przepisy te stanowią bowiem ramy prawne, w jakich MZK wykonujący zadania zarządcy może działać, określają, partycypacji w jakich opłatach MZK może się domagać od innych przewoźników.

Punktem wyjścia dla rozważań w niniejszym zakresie jest ustawa z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), która w art. 6 ust. 1 stanowi, że do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Ustawa ta nie definiuje pojęcia spraw publicznych, jednakże w doktrynie przyjmuje się, że „sprawa jest publiczna, jeżeli dotyczy interesu powszechnego, korzyści społecznej (*utilitas publica*), tj. korzyści ogółu lub znacznej części mieszkańców gminy. Załatwianie takich spraw zmierza do zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej”⁸.

Zgodnie natomiast z art. 7 tej ustawy, zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy, przy czym w art. 7 pkt. 4 tej ustawy wskazano, że do zadań własnych zalicza się zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego, a zgodnie z pkt. 15 te same ustawy utrzymanie gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej.

Z powyższego wynika, że do kompetencji gminy należy organizacja lokalnego transportu zbiorowego i utrzymanie obiektów użyteczności publicznej związanych z działalnością w tym zakresie. W rozważanym przypadku zadania te wykonuje MZK, która jest spółką gminną.

Dla dokonania oceny rozważanej praktyki istotne znaczenie mają również przepisy ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, która w art. 3 ust. 1 ustawy stanowi, iż utrzymanie czystości i porządku w gminach należy do obowiązkowych zadań własnych gminy, przy czym stosownie do ust. 2 gminy zapewniają czystość i porządek na swoim terenie i tworzą warunki niezbędne do ich utrzymania w ten sposób, że w szczególności zapobiegają zanieczyszczaniu ulic, placów i terenów otwartych, w szczególności przez zbieranie i pozbywanie się błota, śniegu, lodu oraz innych zanieczyszczeń uprzątniętych z chodników przez właścicieli nieruchomości oraz odpadów zgromadzonych w przeznaczonych do tego celu urządzeniach ustanowionych na chodniku. Stosownie do art. 5 ust. 1 niniejszej ustawy w gminach *właściciele nieruchomości zapewniają utrzymanie czystości i porządku poprzez:*

pkt 1 wyposażenie nieruchomości w urządzenia służące do zbierania odpadów komunalnych i utrzymywanie tych urządzeń w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym,

pkt 3 b pozbywanie się zebranych na terenie nieruchomości odpadów komunalnych oraz nieczystości ciekłych w sposób zgodny z przepisami ustawy i przepisami odrębnymi,

pkt 5 wykonywanie innych obowiązków określonych w regulaminie.

Zgodnie z art. 5 ust. 3 ww. ustawy uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu, i innych zanieczyszczeń z przystanków komunikacyjnych należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących tereny służące komunikacji miejskiej.

Z powyższych przepisów wynika, że przewoźnicy użytkujący tereny służące komunikacji miejskiej mają obowiązek utrzymywania ich w czystości, a zatem z tego wynika również obowiązek partycypowania w kosztach utrzymania przystanków w czystości, i to

⁷ Wyrok Sądu Antymonopolowego z 23. 06. 1999r., XVII AmA 26/99

⁸ Andrzej Szewc w A. Szewc, G. Jyż, Z. Pławecki „Samorząd gminny. Komentarz”, Lex Omega Intranet

zarówno w rozumieniu miejsca na drodze, jak i infrastruktury przystankowej. Partycypacja może przybierać różne formy, gdyż może ona polegać na cyklicznym uiszczaniu opłat lub wykonywaniu zadań z tego zakresu własnym sumptem. Ta kwestia nie budzi wątpliwości i nie jest przedmiotem sporu pomiędzy stronami niniejszego postępowania.

Rozbieżności dotyczą natomiast tego, czy MZK może domagać się zapłaty tytułem partycypacji w kosztach utrzymania przystanków w należyтым stanie technicznym.

W ocenie Prezesa Urzędu uprawnienie do występowania do przewoźników o uczestniczenie przez nich w ponoszeniu ciężarów związanych z utrzymaniem przystanków w należyтым stanie technicznym, wynika w zakresie urządzeń służących do zbierania odpadów komunalnych z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Gmina będąc właścicielem musi ponosić koszty w ww. zakresie, natomiast każdy podmiot chcący korzystać z cudzej własności, winien czynić to za odpowiednią zapłatą. Skoro bowiem właściciel udostępnia określone urządzenia innym podmiotom, ograniczając w ten sposób zakres swego władztwa nad rzeczą, a jednocześnie ponosząc w pełnej wysokości ciężary z nią związane, względy słuszności przemawiają za tym, aby przyznać mu z tego tytułu odpowiednią gratyfikację.

W tym miejscu pozostała do rozważania kwestia ewentualnej odpłatności za utrzymanie w należyтым stanie technicznym obiektów budowlanych, a mianowicie wiat przystankowych, słupów, a zatem infrastruktury służącej wprost wygodzie pasażerów.

Art. 39 ust. 4 ustawy o drogach publicznych stanowi, że utrzymanie obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 3, czyli obiektów budowlanych zlokalizowanych w pasie drogowym, należy do ich posiadaczy.

W myśl art. 4 pkt 1 niniejszej ustawy przez pas drogowy należy rozumieć wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą, natomiast stosownie do art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) obiektem budowlanym jest m. in. obiekt małej architektury, co odnosi się do rozważanego przypadku.

Skoro więc przewoźnicy posiadają status posiadaczy zależnych rozważanych obiektów, których używają w ramach prowadzonej przez nich działalności gospodarczej w ten sposób, że udostępniają je swym kontrahentom, czyli pasażerom korzystającym ze świadczonych przez nich usług i dzięki temu uzyskują określone korzyści, są oni zobowiązani do ponoszenia ciężarów związanych z utrzymaniem tychże obiektów. Z przytoczonych przepisów wynika zatem uprawnienie MZK do domagania się partycypowania w kosztach utrzymania zarządzanych przez niego obiektów, tj. wiat przystankowych i innych naniesień.

Z poczynionych ustaleń prawnych i faktycznych wynika, że rozważany warunek umowy narzucany przez MZK przewoźnikom działającym na terenie objętym jego władztwem nie budzi zastrzeżeń, jeśli chodzi o zakres przedmiotu współfinansowania. Na jego mocy nie dochodzi bowiem do nałożenia na przewoźników użytkujących infrastrukturę przystankową do obowiązków, które przekraczałyby zakres obowiązków spoczywających na nich z mocy prawa.

W tym miejscu należy także zwrócić uwagę, podobnie jak to uczynił SOKiK w wyroku z dnia 21 kwietnia 2008r. (sygn. akt XVII AmA 98/07), że choć klienci przewoźników są zainteresowani uiszczaniem jak najniższej ceny, jednakże w ich interesie jest także to, aby warunki na przystankach były jak najlepsze. Stąd czynienie inwestycji, utrzymywanie obiektów przystankowych w należyтым stanie nie tylko porządkowym, ale i technicznym, służy ogólnemu dobru.

Oprócz powyższego, w niniejszej sprawie konieczne było także zbadanie wysokości ciężarów ponoszonych przez poszczególnych przewoźników korzystających z rozważanych przystanków, a zatem porównanie konkretnych kwot wnoszonych opłat.

Aby można było zweryfikować, czy obciążenia finansowe rozkładają się odpowiednio do udziału w korzystaniu z infrastruktury przystankowej, analizie należało poddać ilość zatrzymań pojazdów MZK i pozostałych przewoźników oraz ustalić ich udział procentowy w ogólnej liczbie zatrzymań na rozważanych przystankach. Przy tych obliczeniach uwzględniono pełne lata, w których trwała oceniana praktyka począwszy od 2006r. i 2010r. do końca sierpnia. Ustalenia w tym zakresie obrazuje poniższa tabela, przy czym podane przez MZK wielkości przeliczono dodatkowo na udział procentowy w całości:

Tabela nr 5

Ilość zatrzymań MZK oraz pozostałych przewoźników w ujęciu liczbowym wg. danych MZK oraz w ujęciu procentowym w stosunku do ilości zatrzymań na przystankach administrowanych przez MZK ogółem

ROK	2006	2007	2008	2009	2010 (I - VIII)
Ilość zatrzymań MZK	864 000 81,7 %	861 600 82 %	852 000 81,7 %	850 800 76,5 %	560 800 72,7 %
Ilość zatrzymań pozostałych przewoźników	193 487 18,3 %	190 212 18 %	191 102 18,3 %	260 708 23,5 %	210 569 27,3 %

Przewoźnicy mający umowy zawarte z MZK zostali zobowiązani na ich mocy do wnoszenia opłat w wysokości 0,20 zł za każde zatrzymanie na przystanku. Z zestawienia opracowanego przez MZK wynika, że w kolejnych latach ponosił on sam z tego tytułu koszty w następującej wysokości:

Tabela nr 6

Koszt jednego zatrzymania pojazdu MZK na przystanku w kolejnych latach wg. obliczeń MZK

Rok	2005r.	2006r.	2007r.	2008r.	2009r.	2010r. (I – VIII)
Koszt	0,1088 zł	0,1157 zł	0,1655 zł	0,1635 zł	0,1594 zł	0,2016 zł

Zaokrąglając ww. kwoty stwierdzić trzeba, że MZK ponosił koszt zatrzymania się na przystanku w wysokości od ok. 0,11 zł do ponad 0,20 zł. Biorąc pod uwagę, że rozważana praktyka MZK jest oceniana począwszy od 21. 10. 2005r., stwierdzić trzeba, że tylko w 2006r. różnica pomiędzy kosztem ponoszonym przez MZK, a nominalną ceną za jedno zatrzymanie się na przystanku wyniosła ok. 0,08 zł na korzyść MZK. W kolejnych latach różnice były mniejsze, po czym w 2010r. sytuacja odwróciła się i to MZK ponosi wyższy koszt zatrzymania się, niż przewidywany w umowach zawieranych z innymi przewoźnikami.

Jeśli chodzi o koszty poniesione przez przewoźników innych niż MZK, to w kolejnych latach kształtowały się one następująco:

Tabela nr 7

Wysokość wpływów z tytułu umów o partycypację wg. danych MZK

Rok	2005r.	2006r.	2007r.	2008r.	2009r.	2010r. (I – VIII)
-----	--------	--------	--------	--------	--------	----------------------

Koszt w zł (= wpływy uzyskane z umów)	11 347,50	23 455,00	22 800,00	22 978,00	20 286,90	-
--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---

Zestawienie kwot wpływów z tytułu umów o partycypację (Tabela nr 7) z liczbą określającą ilość zatrzymań pozostałych przewoźników na rozważanych przystankach (Tabela nr 5) doprowadziło do konkluzji, że w poszczególnych latach z uiszczonej ceny faktycznie następujące kwoty przypadają na jedno zatrzymanie:

Tabela nr 8

Faktyczny koszt przypadający na jedno zatrzymanie pojazdu należącego do przewoźnika korzystającego z przystanków zgodnie z umową o partycypacji

Rok	2005r.	2006r.	2007r.	2008r.	2009r.	2010r. (I – VIII)
Koszt przypadający na jedno zatrzymanie	-	0,12 zł	0,12	0,12 zł	0,08	-

Z powyższych danych zawartych w Tabelach nr 6 i 8 wynika, że w rzeczywistości, to MZK ponosi wyższe koszty w przeliczeniu na jedno zatrzymanie na przystanku. W 2006r. MZK i pozostali przewoźnicy byli obciążeni kosztami przypadającymi na jedno zatrzymanie niemal identycznie, podczas gdy już w 2007r. MZK poniósł faktycznie wyższe opłaty i to o kilkadziesiąt procent, przy czym różnica ta z roku na rok sukcesywnie rośnie.

W tym miejscu zważyć trzeba na fakt, że przewoźnicy korzystający z infrastruktury przystankowej na podstawie umów zawartych z MZK mają pewność co do wysokości opłat, jakie poniosą, podczas gdy MZK jest obciążone w tym zakresie większym ryzykiem, gdyż to jego obciążają wszystkie nieprzewidziane naprawy i inne obowiązki związane z utrzymaniem infrastruktury w należytym stanie. Jak podnosił MZK istnieją także przewoźnicy, którzy korzystają z infrastruktury nie partycypując w kosztach jej utrzymania. Dotyczy to zarówno podmiotów, które w ogóle nie zawarły w tym zakresie umów, jak i podmiotów, które umowy wprawdzie zawarły, jednakże korzystają z większej ilości przystanków, niż ustalona (dowód: karta nr 643). Skoro ww. kalkulacje opierają się jedynie na danych wynikających z umów stwierdzić trzeba, że w istocie proporcje są mniej korzystne dla MZK.

Analiza ww. wysokości kwot w połączeniu z przywołanymi okolicznościami prowadzi do wniosku, że narzucane przez MZK warunki nie są uciążliwe. MZK nie przerzuca bowiem ani przeważającej, ani znacznej części obciążeń na swych konkurentów w zakresie wykonywania usług transportowych w proporcjach, które nie odpowiadałyby korzyściom przez nich odnoszonym. Przeciwnie, to MZK ponosi znacznie większe obciążenia i to nie nominalnie, co uzasadnia ilość wykonywanych zatrzymań, lecz w przeliczeniu na jedno zatrzymanie. Opłaty ponoszone przez innych przewoźników znajdują natomiast odzwierciedlenie w ponoszonych w związku z utrzymaniem przystanków kosztach, a więc mają one swój ekwiwalent w ponoszonych kosztach. Co więcej, wnoszone przez pozostałych przewoźników opłaty są niewystarczające do tego, aby przedsiębiorcy ci na równi z MZK partycypowali w kosztach utrzymania przystanków.

W tych okolicznościach sprawy stwierdzić trzeba, że rozważane warunki umów nie są uciążliwe.

c) Uzyskiwanie nieuzasadnionych korzyści przez narzucającego uciążliwe warunki umów

Nieuzasadnione korzyści uzyskiwane przez dominanta stanowią odzwierciedlenie uciążliwego dla jego kontrahentów charakteru warunków łączących ich umów. Stosownie do art. 22 ust. 1 a ustawy o transporcie drogowym uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźników żadnych opłat za korzystanie z tych przystanków. Jak ustalono powyżej, uzgodnienia takie w rozważanej sprawie są czynione z zarządami dróg, w przypadku wnioskodawców z Wojewódzkim Zarządem Dróg w Katowicach oraz GDDKiK oddziałem w Katowicach, a uzgodnienia te nie spowodowały nałożenia na przewoźników obowiązku zapłaty jakichkolwiek opłat za korzystanie z przystanków, czyli z miejsc przeznaczonych do zatrzymywania się przez przewoźników. Także w umowach zawartych przez MZK z przewoźnikami zastrzeżono, że przewoźnik nie ponosi żadnych opłat z tytułu korzystania z przystanków. W związku z tym, że w niniejszej sprawie stwierdzono, iż rozważany warunek umowy nie ma charakteru uciążliwego, jednocześnie należy stwierdzić, że MZK nie uzyskuje stosując sporne postanowienie korzyści, które byłyby nieuzasadnione.

O tym jednak, że MZK nie osiąga nieuzasadnionych korzyści nie przesądza wyłącznie fakt, że stosowane przez MZK warunki umów nie powodują przysporzenia mu korzyści, których w normalnych warunkach rynkowych nie byłby w stanie osiągnąć. Dodatkowym, choć nie rozstrzygającym kryterium jest to, że uzyskiwane przez niego wpływy są niższe niż ponoszone ciężary.

W toku niniejszego postępowania wnioskodawcy wielokrotnie wskazywali na wygórowany charakter opłaty określonej przez MZK za zatrzymanie się na przystanku. MZK udokumentował jednak fakt ponoszenia przez siebie kosztów utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym, przy czym na koszty te składają się koszty naprawy przystanków (wiat), koszty koszenia trawy wokół przystanków, koszty oczyszczania przystanków z odpadów, koszty zakupu środków czystości i urządzeń do mycia wiat, posypywanie środkami antypoślizgowymi, usuwanie błota, śniegu, lodu oraz wszelkich innych zanieczyszczeń.

Poniższa tabela obrazuje, jak kształtowała się wysokość ponoszonych przez MZK obciążeń z tytułu utrzymania przystanków w należyтым stanie porządkowym i technicznym oraz jakie wpływy z tytułu umów o partycypację zostały przez niego osiągnięte:

Tabela nr 9 – Udział wpływów z umów o partycypację w pokryciu kosztów poniesionych w związku z utrzymaniem przystanków w należyтым stanie

rok	Poniesione koszty	Wpływy z umów	
2005	99 032,40 zł	11 347,50 zł	(10,3 %)
2006	100 034,37 zł	23 455,00 zł	(19,0 %)
2007	142 595,74 zł	22 800,00 zł	(13,8 %)
2008	139 325,19 zł	22 978,00 zł	(14,2 %)
2009	135 683,63 zł	20 286,90 zł	(13,0 %)

Z powyższego zestawienia wynika, że MZK jedynie w niewielkiej części pokrywa ponoszone przez siebie koszty utrzymania przystanków wpływami z umów o partycypację w kosztach. Wpłaty dokonywane przez innych przewoźników nie pozwalają na pokrycie kosztów utrzymania przystanków w należyтым stanie w proporcji odpowiadającej ilości ich zatrzymań na przystankach w stosunku do ogólnej liczby zatrzymań. Na podstawie danych przedstawionych w Tabeli nr 5 i 9 można określić różnicę w wielkości udziałów przewoźników korzystających z przystanków na podstawie umów w ogólnej ilości zatrzymań

na przystankach i ponoszonych kosztów utrzymania przystanków ogółem. Dane te zestawiono w poniższej Tabeli nr 10.

Tabela nr 10 - Różnica pomiędzy procentowym udziałem przewoźników innych niż MZK w ogólnej ilości zatrzymań i w ponoszonych ogółem kosztach utrzymania przystanków.

Rok:	Procentowy udział innych przewoźników w:	ogólnej ilości zatrzymań na przystankach	ponoszonych kosztach utrzymania przystanków	Różnica
2006		18,3 %	19,0 %	+ 0,7 p.p.
2007		18,0 %	13,8 %	- 4,2 p.p.
2008		18,3 %	14,2 %	- 4,1 p.p.
2009		23,5 %	13,0 %	- 10,5 p.p.

Z powyższego wynika, że jedynie w 2006r. procentowy udział innych przewoźników niż MZK w ponoszonych kosztach utrzymania przewyższał procentowy udział tych podmiotów w ogólnej liczbie zatrzymań o 0,7 p.p. W kolejnych latach udział ten był o ponad 4 p.p., a w 2009r. o ponad 10 p.p. wyższy niż udział w ponoszonych kosztach. Obliczenia te wskazują, że istniejące odchylenia są dla przewoźników w pewien sposób korzystne. Gdyby mieli oni mianowicie ponosić koszty w części dokładnie odpowiadającej zakresowi, w jakim korzystają z przystanków, należałoby stwierdzić, że musieliby oni ponosić opłaty wyższe w zależności od roku o 4,1 p.p. - 10,5 p.p. Zaistniała różnicę pokrywa MZK. W takim stanie rzeczy nie sposób twierdzić, iż przedsiębiorca ten uzyskuje jakiegokolwiek nieuzasadnione korzyści.

W tym miejscu trzeba też wskazać na jeszcze jeden element, tj. niepewność po stronie MZK, jakiej wysokości nakłady ogółem będzie trzeba ponieść, przy czym różnica pomiędzy wysokością poniesionych wydatków, a uzyskanymi wpływami, obciąża wyłącznie MZK. Przyjmując, że działają także tacy przewoźnicy, którzy nie partycypują w kosztach utrzymania przystanków wcale lub partycypują w zakresie mniejszym, niż by to wynikało z zakresu, w jakim korzystają z przystanków, stwierdzić trzeba, że także obciążenia z tym związane spoczywają na MZK.

W tych okolicznościach uznać należało, że w niniejszej sprawie nie doszło do spełnienia trzeciej z przesłanek wynikających z art. 8 ust. 2 pkt. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Jak wskazano w niniejszej decyzji, aby było możliwe stwierdzenie naruszenia przez MZK art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, konieczne jest łączne spełnienie wszystkich przesłanek wymienionych w tym przepisie. W toku przedmiotowego postępowania antymonopolowego ustalono jednak, że w niniejszym przypadku nie zostały spełnione przesłanki dotyczące uciążliwego charakteru narzucanych warunków umowy oraz uzyskiwania nieuzasadnionych korzyści przez narzucającego je przedsiębiorcę. W tych okolicznościach brak było możliwości stwierdzenia, że MZK dopuścił się nadużycia w rozważanym zakresie pozycji dominującej. Z tego względu należało orzec, jak w sentencji niniejszej decyzji.

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

DYREKTOR DELEGATURY
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI
I KONSUMENTÓW W KATOWICACH

Maciej Fragsztajn