

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

90-051 Łódź, Al. Piłsudskiego 8
Tel. (0-42) 636-36-89, Tel/Fax (0-42) 636-07-12, Tel. Centrala (0-42) 636-72-11, wew. 259
E-mail: lodz@uokik.gov.pl

RŁO/531-3/14/02/AL

Łódź, 27 lutego 2002r.

Decyzja nr RŁO 4 / 2002

- I. Na podstawie art. 9 w związku z art. 8, ust. 1 i ust. 2, pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000r., Nr 122, poz. 1319), po przeprowadzeniu sprawy wszczętej z urzędu, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję** odmowę koordynacji rozkładów jazdy przewoźników przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, Al. Jerozolimskie 144, 02 – 305 Warszawa i Powiat Ostrowiecki – Starostwo Powiatowe w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Iłżecka 37, 27 – 400 Ostrowiec Świętokrzyski z powodu braku zgłoszenia potrzeb przewozowych ze strony gmin, przez które przebiega linia komunikacyjna i opinii przewoźników – konkurentów już działających na danej linii komunikacyjnej, że w pełni zabezpieczają potrzeby przewozowe na danej linii komunikacyjnej, co powoduje bezprawne stworzenie dodatkowej bariery wejścia na rynek w postaci kryterium ilościowego liczby działających na rynku przewoźników, co przeciwdziała ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji na rynku usług przewozu osób pojazdami samochodowymi w regularnej komunikacji publicznej na liniach komunikacyjnych przebiegających przez teren Powiatu Ostrowieckiego i nakazuje się jej zaniechania.
- II. Na podstawie art. 101, ust. 2, pkt 1 w związku z art. 101, ust. 3 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000r., Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakłada się na Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, Al. Jerozolimskie 144, 02 – 305 Warszawa karę pieniężną za naruszenie zakazu określonego w art. 8, ust. 1 w związku z art. 8, ust.2, pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000r., Nr 122, poz. 1319) w wysokości 10 565 zł 70 gr.
- III. Na podstawie art. 90 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000r., Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nadaje się decyzji rygor natychmiastowej wykonalności w zakresie pkt I sentencji decyzji.

Uzasadnienie

Postanowieniem z dnia 22 października 2001r. (k 2) i postanowieniem z dnia 10 grudnia 2001r. (k 96 – 97) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Łodzi, zwany dalej Urzędem wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe przeciwko Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, zwanej dalej Izbą i Powiatowi Ostrowieckiemu, zwanego dalej Powiatem w sprawie stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na dokonywaniu koordynacji rozkładów jazdy przewoźników w sposób powodujący przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania konkurencji na rynku przewozów międzygminnych Powiatu, co w ocenie Urzędu, mogło stanowić naruszenie art. 8, ust. 2, pkt 5 w/w ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zwanej dalej ustawą o okik. Podstawą wszczęcia postępowania były napływające do Urzędu informacje w sprawie odmowy skoordynowania rozkładów jazdy na trasach międzygminnych Powiatu przez terenową jednostkę organizacyjną Izby – Wojewódzki Ośrodek Organizacji Przewozów Samochodowych w Ostrowcu Świętokrzyskim, oraz ustalenia poczynione przez Urząd w toku wcześniej przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego nr RŁO/5W/531-2/01/AK, z których wynikało, że:

- na podstawie umowy zawartej z Powiatem Izba została koordynatorem rozkładów jazdy przewoźników na obszarze Powiatu i tym samym organizuje na tym terenie usługi o charakterze użyteczności publicznej,
- przy koordynowaniu rozkładów jazdy Izba nie kieruje się przepisami prawa przewozowego, ale bierze pod uwagę przede wszystkim opinie gmin, przez które ma przebiegać koordynowana trasa i przewoźników już działających na danej trasie, którzy w przedkładanych koordynatorowi opiniach kierują się własnym interesem ekonomicznym lub interesem przedsiębiorców komunalnych.

Powyższe fakty, w ocenie urzędu, wskazują, że prowadzona przez Izbę koordynacja rozkładów jazdy ma jedynie na celu ochronę interesów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim – spółki Gminy Ostrowiec Świętokrzyski, zwaną dalej MPK i Przedsiębiorstwa Państwowej komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim, zwanego dalej PPKS i przeciwdziałania konkurencji na rynku. Stosowanie przy koordynacji rozkładów jazdy oprócz kryteriów ustawowych regulujących skoordynowanie rozkładu jazdy, również kryterium dodatkowego w postaci pozytywnych opinii przewoźników działających na danej trasie i gmin, przez które trasa przebiega, może być praktyką ograniczającą konkurencję i spełnia przesłanki art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik. W ocenie Urzędu Izba i Powiat chroniąc interes ekonomiczny MPK i PPKS – przewoźników już działających na trasach Powiatu uniemożliwiają powstanie konkurencji na rynku przewozów międzygminnych Powiatu.

Ustosunkowując się do zawiadomienia o wszczęciu postępowania w piśmie z dnia 2 listopada 2001r. (k 4 – 6) Izba stwierdziła, że nie uznaje zarzutów przedstawionych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania i podtrzymuje w całości stanowisko przedstawione w toku w/w postępowania wyjaśniającego. Ponadto Izba stwierdziła, że w jej ocenie zarzut nie brania pod uwagę przepisów prawa przewozowego, lecz opinii gmin przez które ma przebiegać koordynowana trasa i przewoźników działających na danej trasie wydaje się niesłuszny. Izba uważa, iż obowiązek uzgadniania rozkładów jazdy z organami gmin, przez które ma przebiegać planowana linia komunikacyjna wynika wprost z postanowień art. 2, ust. 3, 4 i 5 ustawy z dnia 15.11.1984r. prawo przewozowe, z postanowień § 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5.09.2000r. w sprawie treści, sposobu, i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia

kosztów z tym związanych (Dz. U. z 2000r., Nr 82, poz. 933), wydanego na podstawie art. 34, ust. 1, pkt 1 ustawy prawo przewozowe. Z przepisów tego rozporządzenia, zdaniem Izby, wynika również wyraźnie obowiązek uwzględnienia faktu zabezpieczenia potrzeb przewozowych przez dotychczasowych przewoźników. Izba stwierdziła także, że przy ocenie czy w niniejszej sprawie doszło do naruszenia przepisów art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik należy wziąć również pod uwagę postanowienia art. 3, pkt 1 ustawy o okik. Izba zwróciła także uwagę na fakt, że jedynym podmiotem będącym członkiem Izby z terenu Powiatu jest przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim, które znajduje się na liście podmiotów, którym Izba odmówiła skoordynowania rozkładów jazdy oraz, że Izba nie jest podmiotem korzystającym z pozycji dominującej w rozumieniu art. 8, ust. 1 oraz art. 4, pkt 9 ustawy o okik.

W piśmie z dnia 28 listopada 2001r. (k 27 – 28) Izba podała, iż wszelkie czynności dotyczące koordynowania rozkładów jazdy wykonywała w imieniu Starosty Powiatu, na podstawie umowy z dnia 10.03.1999r., zgodnie z „Wytycznymi w zakresie wydawania i cofania zezwoleń na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób w przewozach regularnych wykonywanych na terenie Powiatu Ostrowieckiego” z dnia 1.02.2001r. wydanymi przez Starostwo Powiatowe w Ostrowcu Świętokrzyskim. W związku z powyższym Izba stwierdziła, że nie jest podmiotem postępowania w sprawie koordynacji rozkładów jazdy, nie powinna zatem być stroną w niniejszym postępowaniu, a wszelkie uprawnienia w zakresie koordynacji rozkładów jazdy są kompetencjami organu samorządu terytorialnego, które Izba jedynie wykonuje w jego imieniu.

Natomiast w piśmie z dnia 19 grudnia 2001r. (k 115 – 116) Izba podała, że na zasadzie przepisu § 3, ust. 1, pkt 2 i § 3, ust. 2, pkt 1 w/w rozporządzenia wydanego na podstawie art. 34, ust. 1, pkt 1 w/w ustawy prawo przewozowe uzgodnienie przebiegu linii komunikacyjnych powinno uwzględniać zabezpieczenie potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej. Ocena zabezpieczenia tych potrzeb nie jest jednak jedyną przesłanką braną pod uwagę przy koordynacji rozkładów jazdy. Izba wskazała, że dokonując koordynacji należy wziąć pod uwagę wszystkie przesłanki, o których mowa w § 3, ust. 1 i 2 w/w rozporządzenia. W ocenie Izby nieograniczony rozwój konkurencji na jednej (szczególnie dochodowej) linii nie powinien być celem „samym w sobie”, jeżeli w konkretnym przypadku prowadzi to w efekcie do niezaspokojenia potrzeb przewozowych zgłaszanych przez samorządy na innych równie ważnych liniach. Zdaniem Izby, w tym zakresie ma zastosowanie przepis art. 3, pkt 1 ustawy o okik. Izba sądzi, że instytucja koordynacji rozkładów jazdy, ustanowiona mocą ustawy prawo przewozowe jest bowiem ze swej istoty instytucją ograniczającą konkurencję.

Ustosunkowując się do zawiadomienia o wszczęciu postępowania w piśmie z dnia 18 grudnia 2001r. (k 112 – 1140 Powiat stwierdził, że z przepisów art. 11, ust. 3, pkt 1 ustawy z dnia 29.08.1997r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz. U. z 1997r., Nr 141, z późn. zm.) i art. 2, ust. 5 ustawy prawo przewozowe wynika, iż projekt rozkładu jazdy przedkładany do Starosty jako załącznik do wniosku o wydanie zezwolenia powinien być uzgodniony z zarządami gmin, przez które przebiega planowana linia komunikacyjna. Ten projekt rozkładu jazdy przekazywany jest przez Starostę do Wojewódzkiego Ośrodka Organizacji Przewozów Samochodowych – Izby w celu jego skoordynowania zgodnie z § 3 w/w rozporządzenia. Jeżeli projekt rozkładu jazdy złożony z wnioskiem nie został uzgodniony z właściwymi organami, to praktyką dotychczasową było wystąpienie koordynatora do zainteresowanych gmin o wyrażenie opinii w sprawie uzgodnienia tego rozkładu jazdy. Działanie takie pozwoliło jednocześnie pozyskać informację o ewentualnych potrzebach przewozowych zgłaszanych przez samorząd gminy (który zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym jest odpowiedzialny za zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego) oraz o zabezpieczeniu potrzeb przewozowych

przez przewoźników. W ocenie Powiatu zarzut, że gminy w swoich opiniach kierują się własnym interesem ekonomicznym lub interesem przedsiębiorców komunalnych nie zmienia faktu, iż to gminy decydują o uzgodnieniu rozkładu jazdy linii komunikacyjnej wykraczającej poza obszar gminy, koordynowanej przez powiat. Rolą samorządu jest możliwie najlepsze zabezpieczenie potrzeb przewozowych. Zdaniem Powiatu ochrona interesów MPK i PPKS traktowana jest przez gminy jako zapewnienie ochrony interesu pasażera (konsumenta) i zapobiega nieuczciwej konkurencji.

Powiat podał również, że w przypadku uzgodnienia rozkładów jazdy przez gminę (gminy) oraz ich pozytywna opinia nie jest przyjmowana jako obligatoryjna do skoordynowania rozkładu jazdy, bo zgodnie z § 3, ust. 2 w/w rozporządzenia należy uwzględnić także pkt 1 – 4 tego przepisu oraz pozostałe wymagania dotyczące rozkładów jazdy zawarte w § 1. Dopiero wtedy koordynator może określić stanowisko w sprawie poddanego koordynacji rozkładu jazdy.

Powiat poinformował także, iż przewoźnik, który nie zgadza się ze stanowiskiem koordynatora ma prawo odwołać się do zarządu Powiatu jako organu odpowiedzialnego, zgodnie z w/w rozporządzeniem, za prowadzenie koordynacji rozkładów jazdy. Natomiast ostateczną decyzję podejmuje Starosta, bo udzielając zezwolenia na przewóz osób, zatwierdza jednocześnie skoordynowany rozkład jazdy stanowiący integralną część zezwolenia.

Powiat stwierdził, że Izba, zgodnie z podpisaną umową z Zarządem Powiatu wykonuje wszystkie czynności (w imieniu Zarządu Powiatu) związane z koordynacją rozkładów jazdy i uzgodnieniem przebiegu linii komunikacyjnych określone w w/w rozporządzeniu oraz, że przy prowadzeniu koordynacji rozkładów jazdy stosowane są ustawowe kryteria w zakresie kompetencji powiatu.

Do niniejszego postępowania na mocy postanowienia z dnia 18 grudnia 2001r. (k 101) zostało włączone pismo Powiatu z dnia 12 listopada 2001r. (k 102 – 107) doręczone Urzędowi w ramach postępowania wyjaśniającego nr RŁO/5W/531-13/01/AL. W/w zawiera następujące wyjaśnienia Powiatu w przedmiotowej sprawie. Powiat stwierdził, że jego zdaniem celem koordynacji jest kształtowanie regularnej i uporządkowanej komunikacji zbiorowej na terenie powiatu. Przewoźnicy, którym Starosta udziela zezwolenia na wykonywanie zarobkowego przewozu osób powinni świadczyć usługi w sposób zorganizowany, aby nie dopuścić do chaosu i dowolności w obsłudze linii komunikacyjnych. Potrzeby przewozowe muszą być zabezpieczone w różnych godzinach doby oraz w różnych dniach tygodnia, tak aby zapewnić ciągłość usług. Powiat stwierdził, że przy dokonywaniu koordynacji rozkładów jazdy należy brać pod uwagę zarówno aspekt ekonomiczny jak i społeczny, bo w ten sposób realizowany jest wniosek przewoźnika, ale chroniony jest także interes pasażera, czyli konsumenta. Zapobiega się nieuczciwej konkurencji polegającej na wykonywaniu kursów w tym samym czasie przez kilku przewoźników oraz realizacji usług tylko w wybranych przez przewoźnika godzinach np. szczytce przewozowym, kiedy następuje największe zapotrzebowanie ze strony pasażerów, natomiast brak usług w mniej atrakcyjnych godzinach. Rolą samorządu terytorialnego jako koordynatora rozkładów jazdy jest możliwie najlepsze zabezpieczenie potrzeb przewozowych przez przewoźników na liniach komunikacyjnych.

W ocenie Powiatu przepisy w/w rozporządzenia pozwalają koordynatorowi rozkładów jazdy odmówić uzgodnienia rozkładów jazdy na liniach wykraczających poza obszar działania, np. wtedy gdy proponowany rozkład jazdy „pokrywa się w czasie” z zatwierdzonym wcześniej rozkładem jazdy innego przewoźnika lub też samorządy lokalne nie zgłaszają, albo nie potwierdzają potrzeb przewozowych na danej linii lub w określonych godzinach.

Urząd ustalił co następuje:

I. Rynek właściwy.

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na rynku. Dlatego, by ocenić czy doszło do naruszenia ustawy o okolicznościach koniecznych jest wyznaczenie rynku, na którym funkcjonują strony postępowania antymonopolowego oraz ustalenie ich pozycji na tym rynku. Ustalenie rynku właściwego jest pierwszym, niezbędnym etapem oceny praktyk ograniczających konkurencję.

W niniejszej sprawie Urząd wyznaczył następujący rynek właściwy: rynek usług przewozu osób pojazdami samochodowymi w regularnej komunikacji publicznej na liniach komunikacyjnych przebiegających przez teren Powiatu Ostrowieckiego.

Powyższy rynek tworzą następujące linie komunikacyjne, które są obsługiwane przez następujących przewoźników (k 106):

Lp.	Linia	Przewoźnicy		
		PPKS	MPK	Prywatni
1.	Ostrowiec Św. – Ćmielów – Trębanów	X	X	BRAK
2.	Ostrowiec Św. – Trębanów	X		BRAK
3.	Ostrowiec Św. – Borownia – Łysowody	X		BRAK
4.	Ostrowiec Św. – Broniszowice	X	X	BRAK
5.	Ostrowiec Św. – Miłków	X	X	BRAK
6.	Ostrowiec Św. – Mychów	X	X	BRAK
7.	Ostrowiec Św. – Garbacz	X	X	BRAK
8.	Ostrowiec Św. – Mirogonowice	X		BRAK
9.	Ostrowiec Św. – Brzustowa – Boria – Trębanów	X		BRAK
10.	Ostrowiec Św. – Borownia – Łysowody – Ćmielów	X		BRAK
11.	Ostrowiec Św. – Wiktoryn	X		BRAK
12.	Ostrowiec Św. – Boria – Trębanów	X		BRAK
13.	Ostrowiec Św. – Brzustowa – Wiktoryn	X		BRAK
14.	Ostrowiec Św. – Kotarszyn	X		BRAK
15.	Ostrowiec Św. – Michałów	X		BRAK
16.	Ostrowiec Św. – Sarnówek		X	BRAK
17.	Ostrowiec Św. – Wólka Bałtowska		X	BRAK
18.	Ostrowiec Św. – Ruda Kościelna		X	BRAK
19.	Ostrowiec Św. – Gromadzice		X	BRAK
20.	Ostrowiec Św. – Szewna		X	BRAK
21.	Ostrowiec Św. – Wojnowice		X	BRAK
22.	Ostrowiec Św. – Doły Biskupie		X	BRAK
23.	Ostrowiec Św. – Częstocice ZOZ Bukowie		X	BRAK
24.	Ostrowiec Św. – Kunów		X	BRAK
25.	Ostrowiec Św. – Brezelia Kol. Inwalidzka		X	BRAK
26.	Ostrowiec Św. – Goździelin		X	BRAK
27.	Ostrowiec Św. – Kolonia Miłkowska		X	BRAK
28.	Ostrowiec Św. – Przyborów		X	BRAK
29.	Ostrowiec Św. – Jędrzejowice		X	BRAK
30.	Ostrowiec Św. – Chmielów		X	BRAK
31.	Ostrowiec Św. - Jędrzejów		X	BRAK

Z powyższego zestawienia wynika, że na rynku właściwym działa tylko dwóch konkurentów. W rzeczywistości ci dwaj przewoźnicy konkurują ze sobą tylko na 5 liniach komunikacyjnych powiatu ostrowieckiego, które obsługują wspólnie. Pozostałe linie komunikacyjne są obsługiwane tylko przez jednego z tych dwóch przewoźników. MPK obsługuje pozostałe 16 linii komunikacyjnych, a PPKS 10 pozostałych linii komunikacyjnych powiatu ostrowieckiego.

Funkcjonowanie rynku właściwego, a przede wszystkim warunki wejścia na ten rynek (bariery dostępu do rynku) regulują następujące przepisy prawne:

1. ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001r., Nr 125, poz. 1371),
2. ustawa z dnia 15 listopada 1984r. prawo przewozowe (tj. Dz. U. z 2000r., Nr 50, poz. 601),
3. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2000r. w sprawie treści, sposobu, i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz. U. z 2000r., Nr 82, poz. 933).

Przewoźnik, który planuje rozpoczęcie na rynku właściwym jest obowiązany do uzyskania licencji uprawniającej podjęcie i zarobkowego wykonywanie transportu drogowego z godnie z art. 5, ust. 1 w/w ustawy o transporcie drogowym. Licencji udziela w drodze decyzji administracyjnej starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy (art. 7, ust. 2, pkt 1 ustawy o transporcie drogowym). Oprócz licencji przewoźnik musi uzyskać zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych (art. 18, ust. 1 ustawy o transporcie drogowym), którego na obszar wykraczający poza granice jednej gminy udziela starosta (art. 18, ust. 1, pkt 1, lit. c ustawy o transporcie drogowym). Warunkiem udzielenia zezwolenia jest dołączenie do wniosku o wydanie zezwolenia:

- licencji,
- rozkładu jazdy uzgodnionego na zasadach koordynacji określonych w przepisach prawa przewozowego, uwzględniający przystanki, czas odjazdów i przyjazdów oraz długość linii regularnej podaną w kilometrach i odległości między przystankami,
- mapy z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami,
- zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków ustalone z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- taryfę i cennik z zasadami zmian stawek (art. 21, ust. 2 i art. 22, ust. 1 ustawy o transporcie drogowym).

Koordynacja rozkładów jazdy została uregulowana w ustawie prawo przewozowe i w/w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy prawo przewozowe zwanym dalej rozporządzeniem w sprawie koordynacji rozkładów jazdy. Zgodnie z art. 2, ust. 3, pkt 2 ustawy prawo przewozowe zarząd powiatu prowadzi koordynację rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym dla linii komunikacyjnych ponadgminnych, przebiegających wyłącznie na obszarze jednego powiatu. Przepis § 3 rozporządzenia w sprawie koordynacji rozkładów jazdy stanowi, że:

Ust. 1 – koordynacja rozkładów jazdy polega na:

- 1/ ustaleniu wzajemnych połączeń pomiędzy różnymi rodzajami transportu lądowego w punktach stycznych na podstawie rozkładu jazdy pociągów,
- 2/ uzgodnieniu przebiegu linii komunikacyjnych oraz godzin odjazdów pojazdów samochodowych w regularnym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem w szczególności: potrzeb przewozowych zgłaszanych przez samorządy gminne, powiatowe lub wojewódzkie oraz zabezpieczenia potrzeb przewozowych przez przewoźników.

Ust.2 – koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym, prowadzona przez właściwe zarządy gminy, powiatu i województwa w sposób określony w art. 2, ust. 3 – 5 prawa przewozowego, powinna uwzględniać:

- 1/ zabezpieczenie potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów osób niepełnosprawnych,
- 2/ jakość i standard usług świadczonych przez przewoźników prowadzących już działalność na danej linii komunikacyjnej,
- 3/ dostosowanie komunikacji w transporcie samochodowym do aktualnych połączeń regionalnych w transporcie kolejowym,
- 4/ opinię organizacji zrzeszających przewoźników z właściwej terytorialnie gminy, powiatu lub województwa.

II. Charakterystyka stron.

Powiat jest jednostką samorządu terytorialnego działającą na podstawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 1998r., Nr 91, poz. 578 z późn. zm.). Wykonywana przez Powiat koordynacja rozkładów jazdy w sposób opisany wyżej jest bez wątpienia działalnością o charakterze użyteczności publicznej podejmowaną w interesie konsumentów - pasażerów, w celu zapewnienia świadczenia przez przewoźników usług przewozowych w sposób optymalny. W konsekwencji należy uznać, że Powiat jest przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4, pkt 1, lit. a ustawy o okik, który stanowi, że przedsiębiorca to także osoba fizyczna, osoba prawna, a także jednostka organizacyjna nie mająca osobowości prawnej, organizująca lub świadcząca usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o działalności gospodarczej.

Izba jest działającą na podstawie ustawy z dnia 30 maja 1989r. o izbach gospodarczych (Dz. U. z 1989r., Nr 35, poz. 195 z późn. zm.) oraz statutu (k 11 – 18) izbą gospodarczą posiadającą osobowość prawną, wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy Sąd gospodarczy, nr rejestru izby IG – 62 (k 8 – 10). Zgodnie z § 6, pkt 2 statutu Izba jest organizacją zrzeszającą podmioty prowadzące działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym świadczeniu usług przewozowych transportem samochodowym, przewozie osób pojazdami samochodowymi, działalności spedycyjnej oraz zajmujący się produkcją, eksportem, importem, handlem, usługami naukowo – badawczymi na rzecz transportu samochodowego, mający udokumentowaną działalność na rynku polskim i mający siedzibę w Polsce. Według § 4 statutu do zadań Izby należy między innymi reprezentowanie interesów firm zajmujących się przewozem osób i towarów oraz spedycją, szczególnie wobec organów administracji państwowej (pkt 1), i pomoc w koordynacji regularnej komunikacji pasażerskiej krajowej i międzynarodowej (pkt 5).

Izba jest przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4, pkt 2 ustawy o okik, który stanowi, że przedsiębiorcą jest także związek przedsiębiorców przez który rozumie się izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców, o których mowa w pkt 1, jak również związki tych organizacji.

III. Fakty.

W dniu 10 marca 1999r. Powiat i Izba zawarły umowę (k 37 – 39), zmienioną następnie aneksem z dnia 11 maja 2000r. (k 40) na mocy, której powiat przekazał Izbie zorganizowanie i prowadzenie koordynacji rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym dla linii komunikacyjnych przebiegających wyłącznie w obszarze Powiatu Ostrowieckiego (1 § 1 aneksu). Na mocy § 2, ust. 1 umowy, w brzmieniu ustalonym aneksem Izba jako koordynator została zobowiązana do zorganizowania i prowadzenia wszystkich czynności związanych z koordynacją rozkładów jazdy zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie koordynacji rozkładów jazdy. Powiat opracował „wytyczne w zakresie wydawania i cofania zezwoleń na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób w przewozach regularnych wykonywanych na terenie Powiatu Ostrowieckiego (pismo z dnia 1 lutego 2001r., k 41), które wprowadzają dodatkowe warunki koordynacji rozkładów jazdy takie jak między innymi pisemna zgoda właścicieli przystanków i dworców autobusowych na korzystanie z nich, pisemna zgoda zarządcy drogi na korzystanie z zatok przystankowych i punktu odpraw, załączenie przez przewoźnika opracowanego.

W 2001r. wnioski do Izby w sprawie koordynacji rozkładów jazdy złożyli przewoźnicy z Ostrowca Świętokrzyskiego, następujący przedsiębiorcy: Alojzy Czajkowski, Janusz Gała, Krzysztof Koziół, Mariusz Szklanowski (k 42). Złożone przez nich rozkłady jazdy dotyczyły linii komunikacyjnej Ostrowiec Świętokrzyski, Szpital – Ćmielów – Wojnowice – Trębanów – Smyków. Przed zajęciem stanowiska w sprawie Izba zwróciła się o zaopiniowanie przedmiotowych rozkładów jazdy tych przewoźników do:

1. Gminy Ostrowiec Świętokrzyski (k 43),
2. Gminy Bodzechów (k 45),
3. Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Gminy Ostrowiec Świętokrzyski (k 47),
4. Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim - pismo nr XIII/72a/2001r.

Każdy z zapytanych podmiotów zajął negatywne stanowisko w sprawie. Gmina Ostrowiec Świętokrzyski (k 44) stwierdziła, że powyższą trasę na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego w pełni zabezpiecza MPK sp. z o.o. i nie zachodzi potrzeba rozszerzenia usług przewozów zbiorowych na terenie gminy. Podobne stanowisko zajęła Gmina Bodzechów (k 46) stwierdzając, że MPK sp. z o.o. na mocy porozumienia zawartego pomiędzy Gminą Bodzechów i Gminą Ostrowiec Świętokrzyski w pełni zabezpiecza potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Bodzechów. Natomiast MPK sp. z o.o. (k 480) stwierdziła, że proponowana linia komunikacyjna pokrywa się z liniami komunikacyjnymi MPK sp. z o.o. Zdaniem MPK sp. z o.o. uruchomienie dodatkowej komunikacji na powyższej trasie jest ekonomicznie nieuzasadnione. Wprowadzenie dodatkowego przewoźnika na powyższą trasę zwiększy ilość kursów przy dotychczasowej ilości pasażerów. Z tego względu MPK sp. z o.o. uważa, że nowy przewoźnik będzie miał znaczący wpływ na zmniejszenie frekwencji w autobusach MPK sp. z o.o., co przyczyni się do ograniczenia wpływów i konieczności zmniejszenia zakresu usług i zatrudnienia. PPKS w Ostrowcu Świętokrzyskim (k 510) stwierdziło, że obecnie prowadzona komunikacja przez PPKS i MPK sp. z o.o. w pełni zaspokaja potrzeby społeczne na danej linii. Na podstawie powyższych negatywnych opinii Izba odmówiła wskazanym przewoźnikom dokonania koordynacji przedłożonego rozkładu jazdy – pismo z dnia 31 lipca 2001r., nr XIII/79/2001 (k 42).

Wnioskiem z dnia 8.02.2001r. przewoźnicy Anna i Maciej Kuchorew zwrócili się do Izby o dokonanie koordynacji rozkładu jazdy na trasie Ostrowiec Świętokrzyski („Mini – Mał”, ul.

Chrzanowskiego – ZOZ – Mychów (k 54). Izba zwróciła się wyrażenie opinii w sprawie koordynacji do:

1. Gminy Bodzechów (k 55),
2. Gminy Ostrowiec Świętokrzyski (k 57),

Obie Gminy wydały negatywne opinie uzasadnione tym, że dotychczas działający przewoźnicy na tej trasie w pełni zaspokajają potrzeby przewozowe (k 56, 58). Izba pismem z dnia 12 marca 2001r., nr XIII/23/2001r. (k 54) odmówiła uzgodnienia rozkładu jazdy i jako uzasadnienie podała, że na podstawie posiadanej dokumentacji na w/w liniach w chwili obecnej potrzeby przewozowe są w pełni zabezpieczone i nie zachodzi konieczność wprowadzania dodatkowych kursów.

Negatywna opinia gmin przez, które przebiega trasa linii komunikacyjnej była powodem odmowy przez Izbę uzgodnienia rozkładów jazdy następującym przewoźnikom:

1. Grzegorz Bera T.T. Osobowy w Kunowie (linia Częstocice, ZOZ – Kunów, Bukowie) – pismo z 12.02.2001r. (k 60),
2. Janusz Gała w Ostrowcu Świętokrzyskim (linia Ostrowiec Świętokrzyski – Gutwin – Jędrzejowice) – pismo z 18.07.2001r. (k 66),
3. Janusz Gała w Ostrowcu Świętokrzyskim (linia Ostrowiec Świętokrzyski (Szpital) – Ćmielów i linia Ostrowiec Świętokrzyski (Szpital) – Bodzechów) – pismo z dnia 18.01.2001r. (k 73),
4. Alojzy Czajkowski - Przewóz Osób GUT – BUS w Ostrowcu Świętokrzyskim (linia Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów) – pismo z 9.01.2001r. (k 82),
5. PPKS w Ostrowcu Świętokrzyskim (linia Kunów – Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów) – pismo z 15.01.2001r. (k 59).

Urząd zważył co następuje:

Art. 9 ustawy o okik stanowi, że Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, wydaje decyzję o uznaniu praktyki za ograniczającą konkurencję i nakazującą zaniechanie jej stosowania, jeżeli stwierdzi naruszenie zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 i 7, lub naruszenie art. 8.

Art. 8, ust. 1 ustawy o okik stanowi, że zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców.

Art. 8, ust. 2, pkt 5 w związku z art. 8, ust. 1 ustawy o okik stanowi, że zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Z przedstawionych wyżej ustaleń wynika, że Powiat i Izba nie działają na rynku właściwym, ponieważ żadne z nich nie świadczy usług przewozowych jednak prowadzona przez nie koordynacja rozkładów jazdy na zasadzie wyłączności powoduje, że w rozumieniu art. 4, pkt 9 ustawy o okik posiadają pozycję dominującą, która pozwala im skutecznie zapobiegać konkurencji na rynku właściwym. Treść art. 8, ust. 1 ustawy o okik wskazuje, że ta sama praktyka ograniczająca konkurencję (poprzez nadużycie pozycji dominującej na rynku właściwym) może być stosowana przez jednego lub kilku przedsiębiorców. W niniejszej sprawie mamy do czynienia ze stosowaniem praktyki ograniczającej konkurencję przez dwóch przedsiębiorców: Powiat i Izbę. Powiat jako podmiot posiadający wyłączną kompetencję dokonywania koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, przekazując na podstawie umowy realizację tych kompetencji Izbie, „wyposażył” ją niejako w pozycję

dominującą w tym zakresie. Jednocześnie Powiat wskutek zlecenia wykonania koordynacji rozkładów jazdy przewoźników nie utracił pozycji dominującej w tym zakresie, ponieważ Izba wykonuje tę koordynację w imieniu i na rachunek Powiatu. W tym stanie rzeczy Powiat i Izba są podmiotami stosującymi praktykę ograniczającą konkurencję określoną w art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik.

Z przedstawionych wyżej ustaleń wynika również, że Powiat i Izba dokonują koordynacji rozkładów jazdy przewoźników na rynku właściwym w sposób, który nie pozwala na powstanie konkurencji na rynku właściwym, ponieważ żaden ze wskazanych wyżej przewoźników zwracających się o skoordynowanie rozkładu jazdy nie uzyskał koordynacji i tym samym nie mógł rozpocząć działalności na rynku właściwym. Tym samym zostały spełnione przesłanki art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik.

Istota problemu w niniejszej sprawie leży jednak gdzie indziej. W tej sprawie podstawowe znaczenie dla uznania sposobu dokonywania przez Powiat i Izbę koordynacji rozkładów jazdy przewoźników za praktykę ograniczającą konkurencję ma odpowiedź na pytanie czy w opisanych wyżej przypadkach Izba miała prawo odmówić uzgodnienia rozkładu jazdy przewoźnikom z tego względu, że gminy przez które przebiega linia komunikacyjna twierdzą, że dotychczas działający przewoźnicy w pełni zaspokajają potrzeby przewozowe konsumentów oraz z tego względu, iż przewoźnicy już działający na danej linii komunikacyjnej twierdzą, iż w pełni zabezpieczają potrzeby przewozowe na danej linii komunikacyjnej i że będą mieli mniejsze zyski gdy na tych liniach pojawią się inni przewoźnicy konkurenci. Dla stwierdzenia stosowania przez Powiat i Izbę praktyki ograniczającej konkurencję należy także odpowiedzieć na pytanie czy przepisy regulujące instytucję koordynacji rozkładów jazdy są rzeczywiście przepisami odrębnych ustaw dopuszczającymi ograniczenia konkurencji (art. 3, pkt 1 ustawy o okik), do których nie ma zastosowania ustawa o okik.

Ustawy regulujące rynek usług przewozu osób pojazdami samochodowymi w regularnej komunikacji publicznej (ustawa o transporcie drogowym i ustawa prawo przewozowe) nie zawierają regulacji ograniczającej konkurencję. Żadna z tych ustaw nie przyznaje monopolu prawnego na wykonywanie usług przewozowych jednemu przedsiębiorcy, tak jak to czyni np. ustawa z dnia 23 listopada 1990r. o łączności (t.j. Dz. U. z 1995r., Nr 117, poz. 564 z późn. zm.) w art. 3, ust. 4 przyznając Poczcie Polskiej monopol na wykonywanie pocztowych usług o charakterze powszechnym w zakresie przyjmowania, przewozu i doręczania przesyłek listowych, ani też przedmiotowe ustawy nie zawierają ustawowych ograniczeń konkurencji w zakresie przewozów osób pojazdami samochodowymi w regularnej komunikacji publicznej. tak jak np. ustawa z dnia 29 lipca 1992r. o grach losowych, zakładach wzajemnych i grach na automatach (t.j. Dz.U. z 1998r., Nr 102, poz. 650 z późn. zm.), która wprowadza ograniczenia ilościowe dotyczące prowadzenia kasyn i salonów gier (art. 29, ust. 1 i art. 30, ust. 1). W/w ustawa o transporcie drogowym przewiduje możliwość ilościowego ograniczenia w zakresie przewozu osób taksówkami przyznając radom właściwym gmin i Radzie m. st. Warszawy prawo określenia na dany rok kalendarzowy, nie później jednak niż do dnia 30 listopada roku poprzedniego, liczbę przeznaczonych do wydania nowych licencji, po zasięgnięciu opinii organizacji zrzeszających miejscowych taksówkarzy i organizacji, których statutowym celem jest ochrona praw konsumenta (art. 6, ust. 6 ustawy o transporcie drogowym). Konkurencja na rynku właściwym nie podlega żadnym, ustawowym, podmiotowym ograniczeniom, a każde zakłócenie konkurencji na tym rynku podlega ocenie na podstawie przepisów ustawy o okik.

Powiat i Izba, odmawiając przewoźnikom koordynacji rozkładów jazdy z powodu negatywnej opinii zainteresowanych gmin i przewoźników już działających na danej linii komunikacyjnej co do poziomu zapotrzebowania na usługi przewozowe, faktycznie stworzyły w sposób nieuprawniony dodatkową barierę wejścia na rynek w postaci kryterium ilościowego, którego

nie przewiduje żadna z ustaw regulujących rynek przewozów osób pojazdami samochodowymi w regularnej komunikacji publicznej, co jest zakazane na gruncie ustawy o okik.

Ustawowy wymóg uzyskania stosownego zezwolenia przez każdego przewoźnika zainteresowanego prowadzeniem działalności na rynku właściwym nie jest podmiotowym ograniczeniem konkurencji. „Ustanowienie obowiązku uzyskiwania zezwolenia na podjęcie i prowadzenie określonego rodzaju działalności gospodarczej jest wyjątkiem od zasady wolności gospodarczej. Jest to wyjątek o charakterze przedmiotowym, ponieważ wymóg posiadania zezwolenia dotyczy najczęściej danego rodzaju działalności gospodarczej, nie zaś podmiotu zamierzającego podjąć dowolną działalność” – patrz Cezary Kosikowski „Wolność gospodarcza w prawie polskim” Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1995, str. 142 i 143.

W kontekście powyższego, w ocenie Urzędu Powiat i Izba odmawiając koordynacji rozkładów jazdy naruszyły przedstawione wyżej przepisy rozporządzenia w sprawie koordynacji rozkładów jazdy. Żaden z przepisów tego rozporządzenia nie pozwala koordynatorowi odmówić dokonania koordynacji rozkładu jazdy z powodu braku popytu na przewozy na danej linii komunikacyjnej. To przedsiębiorca – przewoźnik ocenia i podejmuje ryzyko czy znajdzie nabywców oferowanych przez siebie usług. Przepisy tego rozporządzenia nie nakazują koordynatorowi zasięgać opinii w sprawie koordynacji przedłożonych rozkładów jazdy u przewoźników konkurentów już działających na danych liniach komunikacyjnych. Wymóg takich opinii byłby zapisem antykonkurencyjnym, ponieważ trudno wyobrazić sobie sytuację aby konkurenci pozytywnie opiniowali wejście na rynek kolejnych konkurentów. Z powyższego wynika, że Izba w imieniu Powiatu odmawiając koordynacji rozkładów jazdy z podanych przyczyn naruszyła nie tylko art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik, ale także rozporządzenie w sprawie koordynacji rozkładów jazdy.

Odmawiając koordynacji jazdy przewoźnikom z powodu zaspokojenia potrzeb przewozowych przez dotychczas działających przewoźników Powiat i Izba zachowały się tak jakby przysługiwało im prawo regulowania poziomu konkurencji na rynku właściwym w zależności od zapotrzebowania na usługi przewozowe.

Także analiza treści w/w przepisów rozporządzenia w sprawie koordynacji rozkładów jazdy wskazuje, że przepisy te nie zawierają ograniczeń konkurencji, do których ustawa o okik nie miałaby zastosowania. Przepisy te określają zasady dokonywania koordynacji rozkładów jazdy w ten sposób aby jak najlepiej zostały zabezpieczone interesy konsumentów korzystających z usług przewozowych i to nie tylko w transporcie drogowym.

Stosowanie przez Powiat i Izbę praktyki ograniczającej konkurencję określoną w art. 8, ust. 2, pkt 5 ustawy o okik niewątpliwie narusza interes publiczny przedsiębiorców – przewoźników i konsumentów, ponieważ skutki tej praktyki mogą dotknąć potencjalnie nieograniczony krąg przewoźników mających zamiar działać na rynku właściwym oraz konsumentów korzystających z usług przewozowych lub mogących z nich korzystać. Tylko konkurencja wymusza na przedsiębiorcach podnoszenie jakości świadczonych usług i obniżanie cen, co zawsze leży w interesie konsumentów.

W pkt II sentencji decyzji została nałożona na Izbę kara pieniężna. Na podstawie art. 101, ust. 2, pkt 1 w związku z art. 101, ust. 3 ustawy o okik. Art. 101, ust. 2, pkt 1 stanowi, że Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 5 000 000 euro, jednak nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie

art. 6 i 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8. Art. 101, ust. 3 stanowi, iż przepisy ust. 1 i 2 stosuje się do związków przedsiębiorców. W przypadku gdy związek przedsiębiorców nie osiąga przychodu, Prezes Urzędu może ustalić karę pieniężną w wysokości do pięćdziesiątkrotności przeciętnego wynagrodzenia.

Nałożona Izbie kara pieniężna w wysokości 10 565 zł 70 gr to równowartość 3 000 euro liczona według kursu średniego walut obcych ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu roku kalendarzowego poprzedzającego rok nałożenia kary (art. 115 ustawy o okik). Na dzień 31 grudnia 2001r. kurs ten wynosił: 1 euro – 3 zł 5219 gr (NBP tabela kursów nr 252/A/NBP/2001 z dnia 2001.12.31. – Kursy średnie złotego w stosunku do walut obcych określonych w zarządzeniu Prezesa NBP z dnia 7 grudnia 2001r. w sprawie walut obcych określonych jako wymienialne – M.P. z 2001r., Nr 45, poz. 738). Wymierzając karę pieniężną Urząd wziął pod uwagę w szczególności antykonkurencyjne skutki jakie wywołuje stosowana przez Izbę praktyka ograniczająca konkurencję na rynku właściwym. Jej skutkiem jest stworzenie przez Izbę nieprzewidzianej przez ustawy regulujące rynek przewozów, dodatkowej bariery dostępu do tego rynku przewoźników. Nałożona kara ma spełnić funkcję represyjną i prewencyjną.

Nałożoną karę pieniężną należy wpłacić na konto Urzędu:

NBP O/O Warszawa nr 511010100078782231000000

W pkt III sentencji decyzji Urząd nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności w zakresie pkt I sentencji, na podstawie art. 90 ustawy o okik, który stanowi, że Prezes Urzędu może nadać rygor natychmiastowej wykonalności decyzji w całości lub w części, jeżeli wymaga tego ochrona konkurencji lub ważny interes konsumentów. W niniejszej sprawie za nadaniem rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia zarówno potrzeba ochrony konkurencji na rynku właściwym jak i ważny interes konsumentów. Stosowana przez Izbę i Powiat praktyka ograniczająca konkurencję nie dopuszcza do rozwoju konkurencji na rynku właściwym, ponieważ stwarza nowym przewoźnikom dodatkową barierę wejścia na rynek właściwy. Jest to praktyka bezprawna nie tylko na gruncie ustawy o okik, ale także w/w aktów prawnych regulujących rynek przewozowy. Stosowana przez Powiat i Izbę praktyka ograniczająca konkurencję powoduje utrzymanie na rynku właściwym sytuacji, której działają na nim tylko dwa podmioty PPKS i MPK, które w dodatku wcale ze sobą nie konkurują, ponieważ każde z nich obsługuje inne linie komunikacyjne. Taka sytuacja zagraża także ważnym interesom nieograniczonej liczby konsumentów – pasażerów korzystających z usług przewozowych. Brak konkurencji na poszczególnych liniach przewozowych powoduje, że przedsiębiorca działający na takiej linii komunikacyjnej nie jest zainteresowany podnoszeniem jakości usług ora zwiększaniem atrakcyjności swojej oferty, co zawsze godzi w interesy konsumentów.

Mając na uwadze powyższe orzeka się jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Antymonopolowego za pośrednictwem niniejszej Delegatury w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji.

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów

Iwona Bielska

Dyrektor Delegatury w Łodzi

Otrzymują:

Pan

Waldemar Marek Paluch

Wicestarosta – Pełnomocnik Powiatu Ostrowieckiego

Starostwo Powiatowe w Ostrowcu Świętokrzyskim

ul. Hżecka 37

27 – 400 Ostrowiec Świętokrzyski

Pan

Krzysztof Pluta

Radca Prawny – Pełnomocnik Polskiej Izby Gospodarczej

Transportu Samochodowego i Spedycji

Kancelaria Radców Prawnych Jakubowski i Pluta S.C.

ul. Nowy Świat 60

00 – 357 Warszawa