



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

RWA-41-15/04/JR

Warszawa, dn. 15 października 2009 r.

DECYZJA nr RWA-32/2009

I. Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.) w zw. z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 z późn. zm.) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. i § 6 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18 poz. 172 z późn. zm.) w zw. z art. 136 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. z 2009 r. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu na wniosek Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A. w Warszawie postępowania antymonopolowego;

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nie stwierdza się nadużywania przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie **pozycji dominującej** na lokalnym rynku udostępniania infrastruktury terminali lotniczych na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Okęcie im. F. Chopina:

1. w sposób skutkujący naruszeniem art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji wskutek zablokowania jednemu z przewoźników lotniczych korzystających z usług świadczonych przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Porcie Lotniczym Warszawa/Okęcie im. F. Chopina, tj. spółce Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. dostępu, w celu wykonywania lotów czarterowych, do urządzeń kluczowych o niższych kosztach eksploatacji, tj. do Terminalu Etiuda przeznaczonego dla lotów rejsowych – w wyniku czego przedsiębiorca ten został pozbawiony możliwości uczestniczenia w rynku na równych prawach z innymi przewoźnikami;
2. w sposób skutkujący naruszeniem art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji

i konsumentów poprzez podział rynku według kryteriów terytorialnych wskutek ograniczenia spółce Polskie Linie Lotnicze „LOT” dostępu do jednego z obiektów przeznaczonych do obsługi operacji lotniczych w Porcie Lotniczym Warszawa/Okęcie im. F. Chopina, tj. do Terminalu Etiuda;

3. w sposób skutkujący naruszeniem art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez podział rynku według kryteriów asortymentowych wskutek przymuszenia spółki Polskie Linie Lotnicze „LOT” do wykonywania operacji lotniczych z Terminalu 1, w wyniku czego przedsiębiorca ten, a pośrednio również jego klienci, ponoszą wyższe opłaty lotniskowe, niż byłyby ponoszone w przypadku wykonywania operacji z Terminalu Etiuda;
4. w sposób skutkujący naruszeniem art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez podział rynku według kryteriów podmiotowych wskutek pozbawienia spółki Polskie Linie Lotnicze „LOT”, będącej jednym z podmiotów korzystających z infrastruktury terminali lotniczych na terenie Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, możliwości korzystania z Terminalu Etiuda na takich samych warunkach, jak pozostali przewoźnicy;

II. Na podstawie art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) w zw. z art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i w zw. z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. i § 6 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w zw. z art. 136 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. z 2009 r. Nr 107, poz. 887), a także w zw. z art. 5 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz. Urz. UE z dnia 4 stycznia 2003 r. Nr L 001), po przeprowadzeniu na wniosek Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A. w Warszawie postępowania antymonopolowego;

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

umarza się postępowanie antymonopolowe w sprawie podejrzenia naruszenia przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” z siedzibą w Warszawie art. 82 lit c Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Dz. Urz. UE z dnia 29 grudnia 2006 r. Nr C 321 E, s. 37), polegającego na stosowaniu wobec partnerów handlowych nierównych warunków dostępu do świadczeń równoważnych i stwarzaniu im przez to niekorzystnych warunków konkurencji wskutek odmowy udostępnienia Polskim Liniom Lotniczym „LOT” S.A. urządzeń kluczowych do prowadzenie działalności, tj. do Terminalu Etiuda w Porcie Lotniczym Warszawa/Okęcie im. F. Chopina, **z uwagi na niespełnienie warunków ustanowienia zakazu, o którym mowa w art. 82 lit c Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.**

UZASADNIENIE

Do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury w Warszawie w dniu 23 września 2004 r. wpłynął **wniosek** spółki Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. w Warszawie (dalej również: PLL „LOT”, Wnioskodawca) o wszczęcie postępowania antymonopolowego w związku z podejrzeniem nadużywania pozycji dominującej przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie (dalej również: PPL).

We wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego Wnioskodawca zarzucił PPL stosowanie praktyk ograniczających konkurencję polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku właściwym wskutek odmowy udostępnienia PLL „LOT” w celu prowadzenia odpraw pasażersko-bagażowych rejsów czarterowych Terminalu Etiuda, znajdującego się na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Okęcie. Zdaniem Wnioskodawcy, opisane działanie PPL naruszało zakaz stosowania w podobnych umowach z osobami trzecimi niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji (**art. 8 ust. 2 pkt 3** ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konkurencji), zakaz przeciwdziałania ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji (**art. 8 ust. 2 pkt. 5** ww. ustawy) oraz zakaz podziału rynku według kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych (**art. 8 ust. 2 pkt 8** ww. ustawy).

W uzasadnieniu stawianych zarzutów Wnioskodawca wskazał, iż Terminal Etiuda – podobnie jak drugi z terminali znajdujących się na terenie Portu Lotniczego Warszawa/Okęcie, tj. tzw. Terminal 1 – teoretycznie dostępny jest dla wszystkich przewoźników lotniczych, wykonujących połączenia do/z ww. portu. W praktyce jednak w Terminalu Etiuda obsługiwane są wyłącznie loty przewoźników typu *low cost*, co PPL uzasadnia niedostosowaniem Terminalu do odprawy połączeń innych niż połączenia rozkładowe do/z portów lotniczych zlokalizowanych na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, a ponadto brakiem rozbudowanej infrastruktury handlowo-usługowej, która, zdaniem PPL, jest niezbędna do obsługi innych operacji. Wnioskodawca zwrócił również uwagę, że operowanie z Terminalu Etiuda wiąże się ze zniżkami od opłat lotniskowych w wysokości 50% podstawowej stawki opłaty za pasażera odlatującego w ruchu międzynarodowym. PLL „LOT” w związku z odmową udostępnienia mu Terminalu Etiuda zmuszony jest korzystać wyłącznie z Terminalu 1, w związku z czym nie ma możliwości korzystania z ww. zniżek.

Wnioskodawca wyraził przekonanie, że odmowa umożliwienia mu przez PPL dostępu do Terminalu Etiuda dla wykonywania lotów czarterowych ma charakter dyskryminujący i powoduje pogorszenie warunków prowadzenia przez PLL „LOT” działalności w porównaniu z warunkami, na jakich funkcjonują inni przewoźnicy. Odmowa ta, zdaniem Wnioskodawcy, została wydana wbrew zasadzie równego traktowania, wynikającej z art. 67 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.), w świetle którego statki i przewoźnicy lotniczy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach. Wnioskodawca wniósł ponadto o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Wnioskodawca wniósł ponadto o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego został następnie przez Wnioskodawcę **uzupełniony i zmodyfikowany** pismami z dnia 22 grudnia 2004 r. oraz z dnia 14 lutego 2005 r. (według dat wpływu do UOKiK).

Pismem z dnia 22 grudnia 2004 r. **Wnioskodawca wycofał zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 3** ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Jednocześnie Wnioskodawca **zarzucił PPL naruszenie zakazu z art. 82 lit. c Traktatu** ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Pismem z dnia 14 lutego 2005 r. Wnioskodawca podtrzymał stawiane wobec PPL zarzuty oraz przedstawił dodatkowe argumenty na ich poparcie.

Na podstawie uzyskanych informacji i dokumentów Prezes UOKiK uznał, że okoliczności badanej sprawy stwarzają podejrzenie naruszenia przez PPL zakazów stosowania praktyk ograniczających konkurencję określonych w art. 8 ust. 2 pkt 5 i 8 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz w art. 82 lit. c Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Wobec powyższego, postanowieniem z dnia 10 marca 2005 r. zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem nadużywania przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” z siedzibą w Warszawie pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina poprzez:

- I. przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji wskutek zablokowania jednemu z przewoźników lotniczych korzystających z usług świadczonych przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, tj. spółce Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., dostępu do urządzeń kluczowych o niższych kosztach eksploatacji, tj. do Terminalu Etiuda, w wyniku czego przedsiębiorca ten został pozbawiony możliwości uczestniczenia w rynku na równych prawach z innymi przewoźnikami – co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów;
- II. podział rynku według kryteriów terytorialnych wskutek ograniczenia PLL „LOT” dostępu do jednego z obiektów przeznaczonych do obsługi operacji lotniczych w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, tj. do Terminalu Etiuda – co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów;
- III. podział rynku według kryteriów asortymentowych wskutek przymuszenia PLL „LOT” do wykonywania operacji lotniczych z Terminalu 1, w wyniku czego przedsiębiorca ten, a pośrednio również jego klienci, ponoszą wyższe opłaty lotniskowe, niż byłyby ponoszone w przypadku wykonywania operacji z Terminalu Etiuda – co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów;
- IV. podział rynku według kryteriów podmiotowych wskutek pozbawienia PLL „LOT”, będącej jednym z podmiotów korzystających z infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, możliwości korzystania z Terminalu Etiuda na takich samych warunkach, jak pozostali przewoźnicy – co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów;

- V. stosowanie wobec partnerów handlowych nierównych warunków dostępu do świadczeń równoważnych i stwarzaniu im przez to niekorzystnych warunków konkurencji wskutek odmowy udostępnienia PLL „LOT” urządzeń kluczowych do prowadzenie działalności, tj. do Terminalu Etiuda – co może stanowić naruszenie art. 82 lit c Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” uznało kierowane pod jego adresem zarzuty nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym za bezpodstawne.

W trakcie postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK zebrał od PPL i od Wnioskodawcy dokumenty oraz informacje niezbędne do ustalenia stanu faktycznego oraz do oceny sprawy w aspekcie zarzutów stawianych w postanowieniu o wszczęciu niniejszego postępowania.

Z uwagi na zaistniałe w toku postępowania wątpliwości co do wykładni pojęcia „operacji lotniczej” w świetle przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.) Prezes UOKiK zwrócił się do Departamentu Prawno-Legislacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z prośbą o zajęcie stanowiska w tej kwestii. W przekazanej odpowiedzi Departament Prawno-Legislacyjny ULC wyjaśnił, iż w jego ocenie rozróżnienie charakteru operacji lotniczych, o czym jest mowa w art. 67 ustawy - Prawo lotnicze może być dokonywane w oparciu także o kryteria inne niż tylko kryterium „operacji lotniczej” w rozumieniu norm operacyjno-ruchowych; przepis ten ustanawia bowiem generalną normę, zgodnie z którą wszystkie opłaty lotniskowe mogą być różnicowane ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakter wykonywanych operacji lotniczych, o ile występują przesłanki i uzasadnienie dla takiego rozróżnienia. Rozróżnienie to powinno być wówczas stosowane w sposób niedyskryminujący w stosunku do wszystkich przewoźników – użytkowników portów lotniczych, według jasnych i podanych do publicznej wiadomości kryteriów, przy uwzględnieniu obowiązujących regulacji prawnych.

Pismem z dnia 10 kwietnia 2009 r. strony postępowania zostały zawiadomione o zakończeniu zbierania materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu oraz o możliwości zapoznania się z materiałem zgromadzonym w aktach sprawy w siedzibie Delegatury UOKiK w Warszawie.

Obie strony postępowania skorzystały z prawa do zapoznania się z materiałem zgromadzonym w aktach sprawy.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił, co następuje

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej: PLL „LOT”) są największym polskim przewoźnikiem lotniczym i jednym z najdłużej działających przewoźników na świecie. Przedsiębiorca ten powstał w styczniu 1929 r. z połączenia spółek: Spółka Akcyjna „Aerolot” oraz Aero Sp. z o.o. Po II wojnie światowej reaktywowano PPL „LOT” w formie przedsiębiorstwa państwowego, które działało do dnia 29 grudnia

1992 r., kiedy zostało przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Obecnie własnością Skarbu Państwa pozostaje 67,97% akcji PLL „LOT”; 25,10% akcji posiada syndyk masy upadłościowej SAirLines B.V., a pozostałe 6,93% znajduje się w rękach pracowników.

Przedmiotem działalności PLL „LOT” jest: transport lotniczy osób, bagaży, poczty i towarów w komunikacji międzynarodowej i krajowej, świadczenie usług związanych z przewozami lotniczymi, prowadzenie turystyki lotniczej, szkolenie lotnicze oraz dzierżawa samolotów. Główną bazą linii lotniczych PLL „LOT” jest port Warszawa/Okęcie.

W 2004 r. została utworzona spółka filiarna PLL „LOT” pod nazwą Nowy Przewoźnik Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie – operator linii lotniczych Centralwings, mający wykonywać loty regularne jako przewoźnik niskokosztowy (*low cost*) oraz loty czarterowe. Spółka zaprzestała działalności z dniem 31 maja 2009 r.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” z siedzibą w Warszawie (dalej: PPL) zostało powołane do życia na mocy ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33 poz. 185 z późn. zm.), jako kontynuator działalności istniejącego od 1959 r. Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. PPL utworzono jako przedsiębiorstwo państwowe w rozumieniu ustawy z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych (tekst jedn.: Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1600 z późn. zm.), co oznacza, że jest ono samodzielny, samorządny i samofinansującym się przedsiębiorcą posiadającym osobowość prawną (art. 1 ww. ustawy). Również przepis art. 2 ust. 2 ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” przyznaje PPL osobowość prawną, zaś zgodnie z art. 6 ust. 1 i art. 9 ust. 1 ww. ustawy podmiot ten prowadzi działalność gospodarczą samodzielnie, we własnym imieniu i na własny rachunek. Nadzór nad PPL sprawuje *Minister Transportu, Żeglugi i Łączności*¹ (art. 51 ww. ustawy).

Zgodnie z przepisami ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, PPL prowadzi działalność w zakresie rozwoju i eksploatacji portów lotniczych w Polsce, służących do obsługi krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego (art. 1 ust. 2 ww. ustawy). Przedmiot działalności PPL określony został w art. 4 ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” i obejmuje:

- 1) budowę, modernizację i eksploatację lotnisk komunikacyjnych oraz lotniczych urządzeń naziemnych,
- 2) budowę, rozbudowę i utrzymanie dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza portowego,
- 3) świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków powietrznych na rzecz krajowych i zagranicznych przewoźników oraz innych osób eksploatujących statki powietrzne,
- 4) świadczenie usług na rzecz pasażerów linii lotniczych oraz innych usług, a w szczególności usług reklamowych, prowadzenie sklepów wolnocłowych oraz wynajem pomieszczeń przedstawicielstwom obcych przewoźników,

¹ Tj. minister właściwy do spraw transportu; w momencie wydawania niniejszej decyzji jest nim, na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury oraz zniesienia Ministerstwa Budownictwa, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Ministerstwa Transportu (Dz. U. Nr 216, poz. 1589), Minister Infrastruktury.

- 5) świadczenie usług związanych z przewozami ładunków przez przewoźników powietrznych,
- 6) świadczenie usług w zakresie serwisu technicznego dla statków powietrznych.

W ramach prowadzonej działalności PPL zarządza portami lotniczymi, wykorzystując ich infrastrukturę do świadczenia usług na rzecz przewoźników lotniczych i ich pasażerów. Od 1998 r. w wyłącznym zarządzie PPL pozostają trzy porty lotnicze: Warszawa/Okecie, Rzeszów/Jasionka² oraz Zielona Góra/Babimost.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.), „**portem lotniczym**” w rozumieniu ustawy jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Natomiast „**lotniskiem**” w myśl punktu 4 przywołanego przepisu jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. Lotnisko jest zarządzane przez „zarządzającego” – podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych (art. 2 pkt 7 ustawy - Prawo lotnicze).

W ramach infrastruktury lotniska można wyróżnić dwie podstawowe części: część służącą technicznej obsłudze samolotów w czasie startów i lądowań: pasy startowe, drogi kołowania, hangary, wieża kontroli lotów, urządzenia naprowadzające; oraz część służącą obsłudze pasażerów, czyli terminale lotnicze. Mianem **lotniczego terminalu pasażerskiego** określa się budynek lub zespół budynków, będących wydzieloną częścią portu lotniczego przeznaczoną do obsługi ruchu pasażerskiego, świadczącą usługi na rzecz przybywających i opuszczających port pasażerów.

W skład systemu **cywilnych portów lotniczych w Polsce**, wykorzystywanych do transportu pasażerskiego oraz cargo (przewozów towarowych), wchodzi obecnie jedenaście portów lotniczych, w tym dominujący port stołeczny oraz dziesięć portów regionalnych. Porty te były początkowo oddziałami terenowymi PPL. W latach 1993-1998 większość z nich została przekształcona w spółki prawa handlowego, w których udziały objęli: PPL, Minister Skarbu reprezentowany przez właściwego terytorialnie wojewodę, samorząd terytorialny i lokalni inwestorzy prywatni.

Zakres działalności cywilnych portów lotniczych obejmuje zabezpieczenie materiałowo-techniczne operujących w portach statków powietrznych, naziemną obsługę pasażerów i ładunków, utrzymanie dróg startowych i dróg kołowania, a także zabezpieczenie nawigacyjne i lotniskowe statków powietrznych wykonujących na nich operacje startu i lądowania. Za świadczenie usług na lotniskach komunikacyjnych pobierane są tzw. opłaty lotniskowe (opłaty za lądowanie, pasażera, postój statku powietrznego oraz usługi specjalne), uiszczane na rzecz zarządzającego lotniskiem. Natomiast za usługi nawigacyjne i nadzór w przestrzeni kontrolowanej pobierane są tzw. opłaty nawigacyjne (w obecnym stanie prawnym: opłata trasowa i terminalowa) – uiszczane na rzecz podmiotu świadczącego usługi

² W dacie wydania niniejszej decyzji trwały rozmowy w sprawie powołania w porcie lotniczym Rzeszów/Jasionka spółki handlowej z udziałem władz samorządowych, której miał zostać przekazany zarząd nad portem.

nawigacji lotniczej na rzecz przewoźników lotniczych przelatujących nad Polską w tranzycie lub lądujących w polskich portach lotniczych³.

Polskie porty lotnicze objęte są siecią regularnych (rozkładowych) i nieregularnych (czarterowych) połączeń komunikacyjnych, wykonywanych w ruchu krajowym i międzynarodowym przez samoloty krajowych i zagranicznych przewoźników lotniczych. Ponadto, są w nich obsługiwane przeloty pozakomunikacyjne samolotów i śmigłowców sanitarnych, wojskowych, Aeroklubu Polskiego, Straży Granicznej, itp.

W tym miejscu należy wyjaśnić pojęcia „**lotu czarterowego**” oraz „**lotu rozkładowego**”. Lot czarterowy odbywa się w oparciu o umowę pomiędzy linią lotniczą a biurem podróży, które wynajmuje samolot do przewozu swoich klientów na ściśle określonym odcinku. W takim przypadku pasażerowie nie kupują biletów w liniach lotniczych, gdyż one świadczą tylko usługę dla wynajmującego je biura. Z reguły biura podróży oferują cały pakiet, czyli przelot czarterem, zakwaterowanie na miejscu i dodatkowe świadczenia. Natomiast loty rozkładowe są to regularne połączenia, których sprzedają zajmuje się sama linia lotnicza i jej agenci. Loty realizowane są regularnie przez cały rok o ściśle określonych porach.

Największym portem lotniczym w Polsce jest **Port Lotniczy Warszawa/Okęcie im. Fryderyka Chopina**, zarządzany przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Jak wynika z danych publikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego⁴ dotyczących liczby pasażerów ogółem odprawionych w latach 2004-2008 w polskich portów lotniczych ogółem oraz w porcie lotniczym Warszawa/Okęcie, na port Warszawa/Okęcie przypadało:

- w 2004 r.: 67,90% ogólnej liczby pasażerów;
- w 2005 r.: 61,5% ogólnej liczby pasażerów
- w 2006 r.: 52,7% ogólnej liczby pasażerów;
- w 2007 r.: 48,3% ogólnej liczby pasażerów;
- w 2008 r.: 45,5% ogólnej liczby pasażerów.

Na terenie portu Warszawa/Okęcie znajdują się następujące terminale lotnicze, służące obsłudze ruchu pasażerskiego:

1. **Terminal 1** – główny terminal pasażerski lotniska, oddany do użytku w dniu 1 lipca 1992 r. Jego początkowa przepustowość wynosiła ok. 3,5 mln pasażerów rocznie, w wyniku przebudowy dworca została powiększona do ok. 5,5 mln pasażerów. Liczba stanowisk odprawy wynosi 46, liczba bramek 12. Odprawa biletowo-bagażowa ma miejsce minimum 120 minut przed planowanym odlotem do USA i Kanady i minimum 60 minut przed planowanym odlotem dla pozostałych lotów międzynarodowych.
2. **Krajowy Dworzec Lotniczy** – wykorzystywany do obsługi krajowej komunikacji lotniczej, z dniem 8 maja 2008 roku przestał pełnić swoją funkcję ze względu na rozbudowę pirsu centralnego i wschodniego. Obecnie loty krajowe są odprawiane z nowo wybudowanego Terminalu 2.

³ Do dnia 31 marca 2007 r. była nim wewnętrzną jednostką PPL – Agencja Ruchu Lotniczego. Obecnie zadania w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej wykonuje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, będąca państwową osobą prawną.

⁴J. Liwiński, „Działalność polskich portów lotniczych w 2005 r.”, „Działalność polskich portów lotniczych w 2006 r.”, „Działalność polskich portów lotniczych w 2007 r.” oraz „Działalność polskich portów lotniczych w 2008 r.”, <http://www.ulc.gov.pl>.

3. **Terminal 2** – najnowszy terminal lotniska, planowo ma przejąć po nim wiodącą rolę. Został otwarty w dniu 12 marca 2008 r. Przystosowany jest do obsługi 6,5 mln pasażerów rocznie, a liczba stanowisk odprawy biletowo-bagażowej oraz wyjść do samolotów wynosi odpowiednio: 60 oraz 44.
4. **Terminal Etiuda** - oddany do użytku w dniu 28 marca 2004 r. Był mniejszy i zawierał mniej udogodnień niż Terminal 1: m.in. brak w nim było sklepów i restauracji oraz strefy bezcłowej. Ostatnio służył do obsługi pasażerów korzystających z tzw. tanich linii lotniczych. Od końca lipca 2007 r. obsługiwał wyłącznie odloty, zaś obsługa pasażerska przylotów została przeniesiona do Terminalu 2. Całkowicie Terminal Etiuda został zamknięty w dniu 28 marca 2009 r. - odloty zostały przeniesione do Terminalu 1 i 2.
5. **Terminal VIP Aviation** służy odprawie pasażerów korzystających z prywatnych lub korporacyjnych samolotów tzw. lotnictwa ogólnego⁵. Zlokalizowany jest w zmodernizowanym budynku byłego krajowego dworca lotniczego.

Ponadto, na terenie lotniska znajdują się dwa specjalistyczne dworce lotnicze: Dworzec Towarowy CARGO, wykorzystywany do obsługi przewozów towarowych, oraz Wojskowy Port Lotniczy, służący w szczególności do obsługi transportu członków najwyższych władz państwowych, przyjmowania rządowych delegacji zagranicznych i innych zadań związanych z obsługą administracji państwowej.

W poniższej tabeli zawarto porównanie danych technicznych Terminali 1 i 2 oraz Terminalu Etiuda:

Tabela 1:
Dane techniczne terminali na lotnisku Warszawa/Okęcie

Terminal pasażerski	Terminal 1	Terminal 2	Terminal Etiuda
Przepustowość (pasażerowie/rok)	3,5 mln, po modernizacji – 5.5 mln	6,5 mln	brak danych
Powierzchnia użytkowa (m ²)	50 960	94 082	2 281
Pojemność hal pasażerskich	Hala przylotowa - 3 000 Hala odlotowa - 3 000	brak danych	Hala przylotowa – 168 Hala odlotowa – 240
Liczba stanowisk check-in (rejestracji)	44 - pełna odprawa biletowo-bagażowa, 2 - odprawa pasażerów z bagażem podręcznym, 3 - self check-in, 1 - stanowisko check-in w salonie VIP	70 - pełna odprawa biletowo-bagażowa, 10 - odprawa pasażerów z bagażem podręcznym, 6 - self check-in, 2 - stanowisko check-in dla pasażerów z bagażem	8

⁵ Cały ruch lotniczy (prywatny i komercyjny) z wyłączeniem lotów rozkładowych oraz wojskowych.

		ponadwymiarowym, 1 - stanowisko check-in w salonie VIP	
Liczba bramek – wyjść do samolotów	12	44	5

[źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zamieszczonych w witrynie internetowej Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie <http://www.lotnisko-chopina.pl>]

Jak zostało wskazane powyżej, **Terminal Etiuda** został otwarty w dniu 28 marca 2004 r. Przed otwarciem Terminala, pismem z dnia 19 marca 2004 r. PPL przekazało koordynatorowi czasów operacji lotniczych w polskich portach lotniczych informację dotyczącą wyposażenia Terminala oraz parametrów jego przepustowości na sezon LATO 2004, wynikających z przeprowadzonej analizy przepustowości Terminala.

Tabela 2:
parametry początkowe Terminala Etiuda

Terminal pasażerski Etiuda	Przepustowość w ciągu 60 minut		Przepustowość w ciągu 5 minut (pojemność hal przylotów i odlotów)	
	Przyloty	Odloty	Przyloty	Odloty
Liczba wszystkich rejsów	1,5	1.5	1	1
Liczba pasażerów	207	160	138	240

[źródło: pismo PPL do koordynatora czasów operacji lotniczych w polskich portach lotniczych z dnia 19 marca 2004 r.]

Jak wynika z pisma PPL do koordynatora czasów operacji lotniczych w polskich portach lotniczych z dnia 7 lutego 2005 r., w wyniku rozbudowy Terminala Etiuda od początku sezonu LATO 2005 jego przepustowość w ciągu 60 minut wzrosła do 10.

Zasady korzystania z Terminalu Etiuda zostały określone w dokumencie wydanym przez Naczelnego Dyrektora PPL w dniu 29 kwietnia 2004 r., zatytułowanym „*Kryteria i procedura alokacji odpraw rejsów pasażerskich w Terminalu Etiuda*”. W dokumencie tym zawarta została szczegółowa charakterystyka Terminalu. W jej świetle, infrastruktura Terminalu Etiuda charakteryzuje się następującymi cechami:

- brak zainstalowanych centralnych systemów rezerwacyjnych, a co za tym idzie, brak możliwości odpraw pasażerów w połączeniach typu *code share*⁶ i *interline*⁷;

⁶ Loty, których operatorem w całości lub w części jest inny przewoźnik, niż przewoźnik nominalny, realizowane w oparciu o umowy podpisywane między liniami lotniczymi dotyczące współpracy na różnych trasach.

⁷ Loty łączone, tzn. realizowane przez kilku przewoźników, na które wystawiane są wspólne bilety elektroniczne.

- brak usług ponadstandardowych dla pasażerów, takich jak dedykowanie stanowiska dla pasażerów Business Class, czy salonów: Executive Lounge, Business Lounge i VIP;
- ręczna odprawa biletowa;
- procedura odprawy bagażu bez możliwości korzystania z automatycznego podajnika bagażu na stanowisku *check-in*⁸;
- brak możliwości organizowania odpraw grupowych;
- brak możliwości usytuowania stałych i ruchomych stanowisk dla biur podróży i innych organizatorów imprez turystycznych;
- brak stanowiska odprawy bagażu ponadnormatywnego;
- ograniczenie liczby pasażerów możliwych do odprawy w tym samym czasie, a w konsekwencji ograniczenie wielkości samolotu do maksymalnie 160 miejsc);
- możliwość obsługi rejsów i pasażerów maksymalnie przez jednego agenta handlingowego⁹;
- ograniczona do minimum oferta usług gastronomicznych (automaty samoobsługowe);
- ograniczony do minimum dostęp do elektronicznej informacji lotniskowej dla służb powiatrznych oraz pasażerów (dwa monitory z rozkładem lotów obsługiwanych w porcie);
- poczekalnie odlotowe umożliwiające wyłącznie transport autobusowy lub pieszy pomiędzy Terminalem Etiuda a samolotem;
- ograniczona do minimum funkcja rozgłośni – dostęp tylko na stanowisku informacyjnym.

Ww. dokument określił również szczegółowo kryteria alokacji rejsów w Terminalu Etiuda. W myśl jego postanowień, dostęp do terminalu uzależniony jest od łącznego spełnienia następujących warunków:

- międzynarodowe rozkładowe rejsy pasażerskie bez podziału na kompartmenty serwisowe (tj.: klasa ekonomiczna, klasa biznes, pierwsza klasa);
- deklaracja przez przewoźnika dynamicznego rozwoju połączenia wynikająca z przedstawionego programu przewozowego;
- połączenia obsługujące ruch pasażerski wewnątrz europejski, z wyłączeniem połączeń krajowych (pomiędzy portami lotniczymi na terenie Polski);
- połączenia rozkładowe o uproszczonej procedurze handlingowej;
- połączenia niewymagające podwyższonego standardu bezpieczeństwa przy obsłudze;
- połączenia międzynarodowe dotychczas niewykonywane z portu Warszawa/Okęcie, które umożliwiając dostęp pasażerom do zróżnicowanej oferty przewozów lotniczych z Warszawy rozszerzają siatkę połączeń rozkładowych.

Zgodnie z „Zasadami przyznawania zniżek od opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie”, pasażerom odprawianym w Terminalu Etiuda

⁸ W lotnictwie termin ten oznacza pierwszy punkt rozpoczęcia podróży – odprawę biletowo-bagażową, czyli miejsce nadawania bagażu, wydrukowania kart pokładowych oraz przydzielenie odpowiedniego miejsca w samolocie.

⁹ Agent handlingowy – przedsiębiorca obsługujący przylatujące i odlatujące z danego portu statki powietrzne. Zapewnia obsługę pasażerów (np. odprawę w stanowiskach *check-in*), rozładunek i załadunek samolotu (schody, bagaże, ładunek towarowy) oraz jego przygotowanie do lotu (np. odladanie, sprzątanie).

udzielana była zniżka w wysokości 50% podstawowej stawki opłaty za pasażera odlatującego w ruchu międzynarodowym.

Jak wynika z wyjaśnień przedstawionych przez PPL, warunki powierzchniowe Terminala Etiuda nie pozwalały na jednoczesną odprawę rejsów wykonywanych przez samoloty o pojemności większej niż 168 osób. Ponadto, warunki użytkowania Terminala zatwierdzone przez Państwową Straż Pożarną dopuszczały możliwość przebywania w Terminalu nie więcej niż 500 osób jednocześnie. Liczbę operacji lotniczych wykonywanych w danym momencie dodatkowo redukowało ograniczona przepustowość stanowisk kontroli. Ograniczenia te spowodowały konieczność reglamentacji dostępu do Terminala. Jak wyjaśniło PPL, udzielając zniżki w opłacie za lądowanie dla nowo uruchamianych połączeń i ograniczając dostęp do Terminala Etiuda wyłącznie dla rejsów rozkładowych związane było z tym, iż rozwój połączeń rozkładowych z i do portu Warszawa/Okęcie jest kluczowym elementem strategii PPL. Znaczenie rejsów rozkładowych dla kondycji finansowej zarządzającego portem lotniczym wynika z ich długofalowego i wielosezonowego – co do zasady – charakteru, co odróżnia je od połączeń czarterowych, które mają zwykle charakter doraźny i uruchamiane są często na jeden sezon. Dodatkowo, rejsy rozkładowe charakteryzują się znacznie mniejszymi wahaniami sezonowymi, co umożliwia bardziej równomierne wykorzystywanie zasobów lotniska. Połączenia rozkładowe wzbogacają ofertę połączeń tranzytowych, wzmacniając rolę portu Warszawa/Okęcie jako portu przesiadkowego.

Decyzja o wyłączeniu Terminala dla rejsów czarterowych wynikała również z następujących okoliczności, związanych ze specyfiką tych rejsów:

- w Terminalu, z uwagi na jego ograniczoną powierzchnię przedodprawową, brak było stanowisk odpraw grup zorganizowanych, wymaganych w przypadku obsługi większości rejsów czarterowych;
- odprawa rejsów czarterowych (zazwyczaj grup zorganizowanych) wiąże się z jednoczesnym przybyciem do terminala całych grup pasażerów (grup autokarowych); z uwagi na ograniczoną powierzchnię Terminala Etiuda oraz brak w nim infrastruktury mogącej rozładować gromadzący się tłum pasażerów (np. punktów gastronomicznych, sklepów itp.) efektywnym było wykorzystywanie Terminala do obsługi rejsów o krótkim czasie rotacji;
- w Terminalu Etiuda brak było miejsca na stanowiska organizatorów rejsów czarterowych; jednocześnie, z uwagi na wskazane powyżej ograniczenia powierzchni, niemożliwe było w nim jednoczesne świadczenie obsługi naziemnej przez więcej niż jednego agenta.

O problemach z przepustowością Terminala Etiuda świadczą wyniki przekazanej przez PPL *Analiz przepustowości Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie*. Ich wyniki przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 3:
Liczba godzin, w których zanotowano przekroczenia
parametrów przepustowości w terminalach pasażerskich
w poszczególnych sezonach rozkładowych

Odloty		Sezon rozkładowy			
		Zima 2003/2004	Lato 2004	Zima 2004/2005	Lato 2005
Terminale	Terminal 1	1	3	0	7
	Terminal Etiuda	-	17	19	17
	Terminal Krajowy	11	16	6	3

Przyloty		Sezon rozkładowy			
		Zima 2003/2004	Lato 2004	Zima 2004/2005	Lato 2005
Terminale	Terminal 1	0	2	0	8
	Terminal Etiuda	-	23	29	19
	Terminal Krajowy	5	12	2	21

źródło: *Analizy przepustowości Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie, przekazane przez PPL pismem z dnia]*

Przed otwarciem Terminala Etiuda PLL „LOT” wystąpił do PPL o umożliwienie mu przeniesienia do nowo otwieranego Terminala wszystkich rejsów czarterowych. PPL udzieliło negatywnej odpowiedzi na ów wniosek, wyjaśniając m.in., iż infrastruktura Terminala Etiuda została dostosowana do odprawy połączeń rozkładowych do i z portów lotniczych Unii Europejskiej, charakteryzujących się krótkimi czasami rotacji samolotów oraz uproszczoną procedurą odprawy bagażu przy wykorzystaniu transportu ręcznego.

Powiązane kapitałowo z PLL „LOT” linie Centralwings korzystały z Terminalu Etiuda 2007 r., wykonując z niego część swoich połączeń rozkładowych. Przeniesienie z powrotem wszystkich operacji do Terminala 1, co nastąpiło w dniu 28 października 2007 r., uzasadniano niskim poziomem obsługi pasażerów w Terminalu Etiuda.

Stanowiska stron postępowania:

W uzasadnieniu wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego PLL „LOT” wskazał, że PPL jest monopolistą na rynku właściwym, określonym jako rynek zapewniania przewoźnikom lotniczym infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Zdaniem Wnioskodawcy, PPL nadużywa posiadanej przez siebie pozycji dominującej na powyższym rynku właściwym, podejmując antykonkurencyjne działania skierowane wobec Wnioskodawcy. Działania te polegają na odmowie umożliwienia PLL „LOT” korzystania w celach prowadzenia odpraw pasażersko-bagażowych rejsów czarterowych z jednego z dwóch terminali znajdujących się na terenie portu lotniczego Warszawa/Okęcie, tzn. Terminalu Etiuda, a tym samym na pozbawieniu PLL „LOT” możliwości skorzystania ze zniżek od opłat lotniskowych w wysokości 50% podstawowej stawki opłaty za pasażera odlatującego w ruchu międzynarodowym, związanych z wykonywaniem operacji lotniczych z tego Terminalu.

Jak wyjaśnił Wnioskodawca, pismem z dnia 16 marca 2004 r. zwrócił się do PPL o wydanie zgody na przeprowadzanie w Terminalu Etiuda odpraw pasażersko-bagażowych wszystkich rejsów czarterowych wykonywanych przez PLL „LOT” począwszy od sezonu lato 2004 r. Wniosek ten jednak spotkał się z odmową ze strony PPL, uzasadnioną niedostosowaniem Terminalu Etiuda do odprawy połączeń innych niż połączenia rozkładowe do/z portów lotniczych państw członkowskich Unii Europejskiej, charakteryzujących się krótkimi czasami rotacji samolotów oraz uproszczoną procedurą odprawy bagażu przy wykorzystaniu transportu ręcznego. PPL stwierdziło również, że analiza przygotowana na podstawie przekazanego przez PLL „LOT” planu rejsów czarterowych na sezon lato 2004 r. wykazała, że obsługa rejsów czarterowych tego przewoźnika w Terminalu Etiuda w godzinach nasilenia ruchu spowodowałaby znaczne utrudnienia operacyjne, związane z ograniczoną przepustowością terminalu. Ograniczona powierzchnia ww. terminalu powoduje również – w opinii PPL – iż nie ma możliwości zlokalizowania w nim stanowisk biur podróży niezbędnych w obsłudze pasażera czarterowego. PPL wyraziło także pogląd, iż niski standard usług w Terminalu Etiuda oraz uboga oferta usługowo-handlowa dostępna dla pasażerów w Terminalu mogą nie odpowiadać niektórym biurom podróży, szczególnie tym oferującym usługi o najwyższym standardzie.

W ocenie Wnioskodawcy, argumentację powyższą należy uznać za chybioną, bowiem większość lotów czarterowanych realizowanych przez PLL „LOT” jest wykonywana właśnie do państw członkowskich Unii Europejskiej; z kolei argument dotyczący niskiego standardu oraz ubogiej oferty usługowo-handlowej Terminalu Etiuda nie odnosi się do istoty wykonywanych operacji lotniczych. Wnioskodawca podkreślił, że, w jego opinii, rodzaj przewozu lotniczego nie determinuje charakteru operacji lotniczej i procedury odprawy pasażersko-bagażowej w Terminalu Etiuda.

Nadto Wnioskodawca podniósł, że odmowa udostępnienia mu przez PPL Terminalu Etiuda miała charakter dyskryminujący i spowodowała pogorszenie jego sytuacji konkurencyjnej w stosunku do innych przewoźników lotniczych. Odmowa ta, zdaniem Wnioskodawcy, została wydana wbrew zasadzie równego traktowania, wynikającej z art. 67 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.), w świetle którego statki i przewoźnicy lotniczy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach. Zasada ta dodatkowo sformułowana została w punkcie 3.2. *Zasad przyznawania zniżek od opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym im. Fryderyka*

Chopina w Warszawie, w myśl którego „zniżki stosuje się na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do każdego przewoźnika”. Zdaniem Wnioskodawcy, skarżone działanie PPL należy potraktować jako odmowę dostępu do tzw. urządzeń kluczowych (ang. *essential facilities*), tzn. do urządzeń lub infrastruktury niezbędnej do wykonywania określonej działalności, w tym zwłaszcza do świadczenia określonych usług. Wnioskodawca podkreślił, że ograniczenie dostępu do urządzeń kluczowych w celu ochrony czy umocnienia przez przedsiębiorcę jego pozycji nawet na innym rynku prowadzi do powstania niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej i stanowi nadużycie pozycji dominującej w rozumieniu art. 82 TWE.

Wnioskodawca stwierdził również, iż w wyniku działań PPL będących przedmiotem złożonego przezeń wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego naruszony został nie tylko interes ekonomiczny PLL „LOT”, lecz przede wszystkim interes publiczny. W przekonaniu Wnioskodawcy, działania PPL dotyczą sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku gospodarczego, godząc w konkurencję jako zjawisko charakteryzujące funkcjonowanie rynku.

Mając powyższe na uwadze Wnioskodawca zarzucił PPL naruszenie następujących przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r.: art. 8 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym zakazane jest stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji (zarzut ten został wycofany w kolejnym piśmie Wnioskodawcy); art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym zakazane jest przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji; oraz art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym zakazany jest podział rynku według kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych (wniosek PLL „LOT” o wszczęcie postępowania antymonopolowego z dnia 23 września 2004 r. – data według wpływu do UOKiK).

W piśmie uzupełniającym Wnioskodawca podtrzymał zarzuty naruszenia zakazów określonych w art. 8 ust. 2 pkt 5 i 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Odnosząc się do zarzutu stosowania przez PPL praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy, Wnioskodawca sprecyzował, że w jego opinii działania podejmowane przez PPL należy zakwalifikować jako **przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych dla rozwoju konkurencji**. Wnioskodawca wskazał, iż obowiązek niestwarzania barier dla rozwoju konkurencji ciąży na każdym podmiocie dominującym na danym rynku, którego pozycja pozwala na negatywne oddziaływanie na strukturę rynku i warunki funkcjonowania jego uczestników. W sytuacji, gdy na rynku funkcjonuje wielu przewoźników lotniczych świadczących tę samą usługę, zablokowanie jednemu z nich dostępu do urządzeń kluczowych o niższych kosztach eksploatacji powoduje pogorszenie sytuacji konkurencyjnej tegoż podmiotu. Takie działanie – zdaniem Wnioskodawcy – pozbawia dyskryminowanego przedsiębiorcę możliwości funkcjonowania na rynku na równych prawach z innymi jego uczestnikami, a tym samym zaburza konkurencję na danym rynku.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Wnioskodawca stanął na stanowisku, że działania PPL należy zakwalifikować jako **podział rynku według kryteriów zarówno terytorialnych, jak i podmiotowych oraz**

asortymentowych. Terytorialny podział rynku przez PPL wiąże się, zdaniem Wnioskodawcy, z koniecznością korzystania przez PLL „LOT” z Terminalu 1, z uwagi na odmowę dostępu do Terminalu Etiuda. Podział podmiotowy wynika z dyskryminowania Wnioskodawcy w stosunku do innych przewoźników lotniczych korzystających z infrastruktury portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Natomiast zarzut podziału rynku według kryteriów asortymentowych Wnioskodawca wywiódł z faktu różnego traktowania przez PPL takich samych operacji lotniczych w zależności od tego, czy są one wykonywane przez PLL „LOT”, czy też przez jego konkurentów.

Wnioskodawca ponownie odwołał się również do doktryny *essential facilities*, wskazując, iż ogranicza ona prawo przedsiębiorcy dominującego na rynku do odmowy kontraktowania. Wnioskodawca podkreślił, że przedsiębiorca, który utrzymuje pozycję dominującą w zakresie zarządzania **dostępem do urządzeń kluczowych** i jednocześnie odmawia innym przedsiębiorcom dostępu do tych urządzeń bez obiektywnego uzasadnienia lub udziela dostępu na warunkach mniej korzystnych, narusza zakaz sformułowany w art. 82 TWE (pismo uzupełniające wniosek z dnia 22 grudnia 2004 r. – data według wpływu do UOKiK).

W kolejnym piśmie uzupełniającym wniosek Wnioskodawca w całości podtrzymał przedstawioną uprzednio argumentację dotyczącą stawianych przezeń zarzutów stosowania praktyk ograniczających konkurencję określonych w art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Szerzej niż dotychczas Wnioskodawca odniósł się natomiast do sygnalizowanego wcześniej **zarzutu naruszenia art. 82 TWE**, powołując się na dwa orzeczenia sądów wspólnotowych, tj. wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aerports de Paris przeciwko Komisji Europejskiej* oraz wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie nr C-163/99 *Portugalia przeciwko Komisji Europejskiej*.

Jak podniósł Wnioskodawca, zgodnie z przywołanym wyrokiem SPI warunki zastosowania art. 82 TWE uznaje się za spełnione, jeżeli za sprawą dominującej pozycji usługodawcy odbiorca usług jest w sytuacji ekonomicznej zależności od usługodawcy, bez konieczności działania przez nich na tym samym rynku. Natomiast w świetle ww. wyroku ETS środki powodujące uprzywilejowanie przewoźników lotniczych, którzy działają w większym stopniu na trasach krajowych niż międzynarodowych muszą zostać uznane za ograniczające swobodę świadczenia usług transportowych i z tego względu są niezgodne z art. 82 ust. 2 lit. c TWE. W opinii Wnioskodawcy z tego rodzaju naruszeniem mamy do czynienia w rozpatrywanym przypadku. Istotą tego naruszenia jest czynione przez podmiot skarżony rozróżnienie na loty czarterowe oraz tzw. loty *low cost*, mimo że w większości są one wykonywane do tych samych miejsc przeznaczenia. Zdaniem Wnioskodawcy przedsiębiorca zajmujący pozycję dominującą na rynku ma prawo oferować klientom zniżki ilościowe związane jedynie z rozmiarem wykonywanych przelotów, nie zaś różnicować ich z uwagi na odmienny system taryfowy, w którym wykonywane są lądowania (uzupełnienie wniosku z dnia 14 lutego 2005 r. – data według wpływu do UOKiK)

Ustosunkowując się do postawionych zarzutów PPL wyraziło pogląd, iż złożenie przez PLL „LOT” wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego było jednym z szeregu działań podejmowanych przez tego przedsiębiorcę w celu utrzymania jego pozycji dominującej na rynku przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Zdaniem PPL, zamiarem Wnioskodawcy było faktyczne uniemożliwienie

dostępu do portu nowym przewoźnikom, a tym samym ograniczenie konkurencji na rynku. Jako przykład innych działań tego rodzaju podejmowanych przez Wnioskodawcę PPL wskazało działalność Pana Grzegorza Jarczewskiego, zatrudnionego w PLL „LOT” na stanowisku kierownika Działu Rozkładów Lotów, a jednocześnie pełniącego funkcję koordynatora czasów operacji w polskich portach lotniczych, który – zdaniem PPL – dopuszczał się stosowania praktyk ograniczających konkurencję, polegających na utrudnianiu dostępu do koordynowanego przez niego portu przewoźnikom lotniczym innym niż PLL „LOT”.

PPL zakwestionował twierdzenia Wnioskodawcy co do wystąpienia w niniejszej sprawie naruszenia **interesu publicznego**, wyrażając pogląd, iż interes ten należy utożsamić nie z interesem poszczególnych przewoźników lotniczych, lecz finalnych odbiorców jego usług, tj. konsumentów. PPL nie podzieliło również stanowiska Wnioskodawcy co do **rynku właściwego**, na których zachodzą zjawiska będące przedmiotem wniosku, kwestionując zasadność jego zawężenia do terenu portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Zdaniem PPL, rynkiem relewantnym pod względem geograficznym jest bowiem rynek europejski.

Odnosząc się bezpośrednio do zarzutu **naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów** PPL podkreśliło, iż mając na uwadze interesy konsumentów podejmuje działania służące stworzeniu warunków koniecznych do rozwoju konkurencji w zarządzanym przez niego Porcie Lotniczym Warszawa/Okęcie, poprzez umożliwienie dostępu do rynku jak największej liczby przewoźników oferujących konsumentom zróżnicowaną ofertę. Otwarcie Terminalu Etiuda miało na celu dostosowanie się PPL do nowych warunków rynkowych, poprzez zróżnicowanie oferty usług dostępnych dla przewoźników lotniczych. Zdaniem PPL, alokacja obsługi wszystkich rejsów czarterowych PLL „LOT” w Terminalu Etiuda w praktyce zablokowałoby ten terminal dla innych przewoźników, ograniczając możliwość wykonywania z niego połączeń rozkładowych dostępnych w ich ofercie. Jak wyjaśniło PPL, przed oddaniem terminalu do użytku przeprowadzono analizy przepustowości tego obiektu, z których wynikało, że konieczne jest wprowadzenie kryteriów ograniczających dostęp do tego terminalu. PPL uznało, że warunek obiektywności i niedyskryminacji spełnia **uzależnienie dostępu do Terminala Etiuda od charakteru wykonywanych operacji lotniczych** i wprowadzenie podziału lotów na przewozowe i czarterowe.

PPL powołał się na przepis art. 67 ustawy - Prawo lotnicze, przywoływany również przez Wnioskodawcę w uzasadnieniu zarzutów stawianych PPL. Zgodnie z tym przepisem warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego oraz opłaty za to korzystanie mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz **charakter wykonywanych operacji lotniczych**. Zdaniem PPL, loty rozkładowe oraz loty czarterowe są operacjami lotniczymi, zaś ich odmienny charakter pozwala na wprowadzenie zróżnicowania, dopuszczalnego na gruncie art. 67 Prawa lotniczego. PPL podkreśliło, iż loty czarterowe służą obsłudze innego segmentu rynku przewozów lotniczych niż loty rozkładowe, nie są zatem względem siebie substytucyjne. W ramach jednego segmentu rynku wszyscy przewoźnicy są traktowani jednakowo, nie ma zatem mowy o ich nierównym traktowaniu bądź dyskryminacji jednego z nich.

Odnosząc się do zawartych we wniosku twierdzeń o odmowie Wnioskodawcy **„dostępu do urządzeń kluczowych** o niższych kosztach eksploatacji, tj. do Terminalu Etiuda, w wyniku czego przedsiębiorca ten został pozbawiony możliwości uczestniczenia w rynku na równych prawach z innymi przewoźnikami”, PPL wyjaśniło, że nie odmówiło PLL

„LOT” dostępu do tego terminala, tylko ustaliło, że jednym w kryteriów dostępu do terminalu jest wykonywanie rejsów rozkładowych. PPL podkreśliło, iż kryterium to dotyczy w równym stopniu wszystkich przewoźników operujących z/do portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Fakt odmówienia akurat PLL „LOT” dostępu do Terminala Etiuda PPL uzasadniło tym, że tylko ten przewoźnik, wbrew ustalonym przez zarządzającego portem warunkom dostępu, zwrócił się z prośbą o przeniesienie do ww. terminala rejsów czarterowych. W związku z tym, w ocenie PPL, odmowa wydana w stosunku do PLL „LOT” miała charakter przedmiotowy, tj. dotyczyła obsługi rejsów czarterowych; nie miała natomiast charakteru podmiotowego, bowiem każdy przewoźnik, który zwróciłby się z prośbą o umożliwienie mu obsługi lotów czarterowych w Terminalu Etiuda, spotkałby się z odpowiedzią odmowną. Zatem to nie tożsamość przewoźnika lotniczego, lecz charakter operacji lotniczej stanowił główne kryterium w procesie podejmowania decyzji o odmowie przeniesienia wszystkich operacji czarterowych do Terminalu Etiuda.

PPL nie uznało również za trafny **zarzutu podziału rynku** według kryteriów podmiotowych, terytorialnych oraz asortymentowych. Zdaniem PPL, wnioskodawca nie przedstawił na poparcie tego zarzutu żadnych argumentów. PPL podkreśliło, że w jednakowy sposób traktuje wszystkich przewoźników lotniczych operujących do i z portu lotniczego Warszawa/Okęcie, podczas gdy to Wnioskodawca próbuje wymusić na zarządzającym lotniskiem traktowanie go w sposób bardziej korzystny niż ma to miejsce w przypadku innych przewoźników (pismo PPL z dnia 11 kwietnia 2005 r.).

W toku postępowania **Wnioskodawca** podtrzymał wyrażone we wniosku stanowisko w przedmiocie naruszenia przez PPL interesu publicznego oraz prawidłowości określenia rynku właściwego w niniejszej sprawie.

Odnosząc się do kwestii **interesu publicznoprawnego** Wnioskodawca wyraził przekonanie, iż w wyniku działań PPL nie był w stanie podjąć realnej walki konkurencyjnej z tzw. „taniami przewoźnikami”, co w sposób bezpośredni naruszyło interesy jego klientów. udostępniając Terminal Etiuda przewoźnikom oferującym loty typu „*low cost*” oraz odmawiając takiego dostępu Wnioskodawcy PPL ułatwiło błyskawiczny rozwój tanich linii lotniczych, zniekształcając warunki konkurencji na rynku.

Wnioskodawca nawiązał również do argumentacji podnoszonej przez PPL, zgodnie z którą wprowadzone w Terminalu Etiuda ograniczenia miały charakter wyłącznie przedmiotowy, nie zaś podmiotowy. Zdaniem Wnioskodawcy, okoliczność ta dodatkowo przemawia za przyjęciem, iż w wyniku działań PPL doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego – praktyka PPL godziła bowiem nie tylko w interesy PLL „LOT”, lecz każdego potencjalnego przewoźnika, który chciałby wykonywać z Terminalu Etiuda loty inne niż międzynarodowe loty rozkładowe.

Odnosząc się do kwestii **rynku właściwego** w niniejszej sprawie Wnioskodawca zwrócił uwagę, iż w okolicach Warszawy brakuje innych portów lotniczych, które mogłyby stanowić substytut dla portu Warszawa/Okęcie. Zdaniem Wnioskodawcy, remont dawnej Hali Fińskiej i jej przekształcenie w Terminal Etiuda, trwająca budowa Terminalu 2 oraz plany budowy nowego lotniska w Modlinie świadczą o tym, iż potrzeby ludności aglomeracji warszawskiej w zakresie korzystania z infrastruktury lotniczej nie są zaspokajane. Pozostałe porty lotnicze w Polsce mają charakter regionalny i nie stanowią realnej alternatywy dla portu stołecznego, o czym świadczą chociażby dane liczbowe zawarte w corocznych opracowaniach Prezesa ULC dotyczących działalności lotnisk komunikacyjnych w Polsce.

Wnioskodawca nie zgodził się z argumentami podniesionymi przez PPL w celu wykazania, iż jego działania nie wyczerpywały znamion praktyk ograniczających konkurencję, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 i 8 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. Zdaniem PLL „LOT”, nie sposób podzielić twierdzeń PPL w tym zakresie i uznać, że kryteria dostępu do Terminalu Etiuda zostały oparte na obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasadach, zgodnych z art. 67 ustawy - Prawo lotnicze. W ocenie Wnioskodawcy, przedstawiona przez PPL wykładnia terminu „operacji lotniczych” jest błędna. Pod pojęciem tym należy bowiem rozumieć poszczególne czynności wykonywane w ramach portu lotniczego, takie jak np. start i lądowanie statku powietrznego. W celu poparcia swojego stanowiska Wnioskodawca wskazał na treść przepisu art. 75 ustawy - Prawo lotnicze, zgodnie z którym „zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za wykonywanie usług związane z obsługą operacji startu, lądowania, postoju statków powietrznych i ich załóg (...)”. Wnioskodawca powołał się nadto na definicję słowa „operacja” zawartą w internetowym Słowniku Języka Polskiego¹⁰, zgodnie z którą jest to „działanie lub szereg działań zmierzających do wykonania określonego zadania”. W opinii Wnioskodawcy, mając powyższe na uwadze należy przyjąć, że lot (czarterowy, jak i rozkładowy) jest określonym zadaniem, na który dopiero składa się szereg działań (operacji) zmierzających do jego wykonania. W związku z tym, w analizowanym przypadku przepis art. 67 ustawy - Prawo lotnicze nie znajduje zastosowania.

Wnioskodawca odniósł się również do twierdzeń PPL, zgodnie z którymi stawiany temu przedsiębiorcy **zarzut podmiotowego, przedmiotowego i terytorialnego podziału rynku** nie został należycie uzasadniony. Wnioskodawca wskazał, iż wprowadzone przez PPL przedmiotowe kryteria ograniczenia dostępu do Terminalu Etiuda, tj. oferowanie przewozów czarterowych, brak oferowania nowych połączeń, czy brak możliwości zadeklarowania dynamicznego rozwoju, zostały określone w taki sposób, aby wyeliminować konkretny podmiot, tzn. PLL „LOT”. Zdaniem Wnioskodawcy, warunki dostępu do Terminalu Etiuda mogli spełnić wyłącznie przewoźnicy tzw. „tanich linii lotniczych”, gwarantujący PPL największy rozwój liczby połączeń w stosunkowo krótkim czasie. Tym samym podział rynku według kryteriów przedmiotowych był w praktyce równoznaczny z podziałem podmiotowym. Natomiast podział geograficzny polegał na ograniczeniu działalności PLL „LOT” do Terminalu Etiuda.

Wnioskodawca ustosunkował się również do podniesionych przez PPL zarzutów dotyczących antykonkurencyjnych zachowań Pana Grzegorza Jarczewskiego, kwestionując zarówno ich zasadność *ad meritum*, jak i ich znaczenie dla niniejszej sprawy (pismo PLL „LOT” z dnia 14 listopada 2005 r.).

PPL ustosunkowało się do przedstawionych powyżej argumentów Wnioskodawcy, odrzucając je w całości. PPL zwróciło uwagę, iż Wnioskodawca z jednej strony wycofał zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, z drugiej zaś podtrzymuje zarzut naruszenia art. 82 lit. c TWE, choć sam twierdzi, iż przepisy te stanowią swoje odpowiedniki. Zdaniem PPL, powoduje to wątpliwości co do podstaw prawnych dochodzonej przez Wnioskodawcę ochrony.

Odnosząc się do kwestii naruszenia **interesu publicznoprawnego** PPL zwróciło uwagę, iż Wnioskodawca jest pod względem liczby lotów wykonywanych w porcie

¹⁰ <http://sjp.pwn.pl/haslo.php?id=40385>

Warszawa/Okęcie dominantem; toteż, zdaniem PPL, skutkiem otwarcia Terminalu Etiuda dla przewozów rozkładowych realizowanych przez tanie linie lotnicze było wzmocnienie konkurencji w ww. porcie, nie zaś jej ograniczenie.

PPL zaprzeczyło również zarzutom stawianym przez Wnioskodawcę, iż „*Kryteria i procedura alokacji odpraw rejsów pasażerskich w Terminalu Etiuda*” zostały celowo tak skonstruowane, aby wyeliminować PLL „LOT” z Terminalu Etiuda, uprzywilejowując jednocześnie przewoźników typu *low cost*. Na poparcie swojego stanowiska PPL wskazało, iż z ww. Terminalu korzystają nie tylko przewoźnicy niskokosztowi, lecz również inni, spełniający ustanowione kryteria – przewoźnik regionalny DauAir – z kolei część tanich linii lotniczych (np. Air Berlin i NIKI) zdecydowała się na obsługę swoich pasażerów w Terminalu 1. Tym samym, zdaniem PPL, bezzasadny jest **zarzut podziału rynku według kryteriów podmiotowych**. W ocenie PPL, ograniczenia dostępu do Terminalu Etiuda zostały oparte na kryterium przedmiotowym, a jednocześnie są obiektywnie uzasadnione, i jako takie uznać je należy za dopuszczalne w świetle reguł prawa konkurencji.

PPL nie podzieliło także stanowiska Wnioskodawcy, iż ustawodawca dopuścił różnicowanie korzystania z lotnisk użytku publicznego oraz opłat za to korzystanie warunków jedynie w stosunku do operacji startów i lądowań statków powietrznych o zróżnicowanym charakterze. Zdaniem strony, różnicowanie opłat lotniskowych w zależności od cech fizycznych startów i lądowań byłoby niemożliwe, gdyż każda z tych operacji jest podobna. Przewozy czarterowe i rozkładowe nie różnią się bowiem pod względem obsługi startu i lądowania statku powietrznego, różnią się natomiast pod względem dostępności dla pasażerów, wymogów formalno-prawnych, etc. Stąd, zdaniem PPL, konieczna jest szersza wykładnia pojęcia „**charakteru operacji lotniczej**”, uwzględniająca nie tylko podział operacji na starty i lądowania, lecz również rodzaj przewozu, w ramach którego dana operacja jest wykonywana (pisma PPL z dnia 16 stycznia 2006 r. oraz z dnia 18 września 2006 r.).

W trakcie postępowania **Wnioskodawca** podtrzymał swoje stanowisko w kwestii naruszenia interesu publicznoprawnego oraz oceny działań PPL w kontekście przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Jednocześnie Wnioskodawca uzupełnił swoją argumentację w kwestii **podziału rynku według kryteriów terytorialnych** podnosząc, iż podział ten wynika z ustanowienia odmiennych kryteriów alokacji odpraw pasażerskich w Terminalu 1 i Terminalu Etiuda, przy jednoczesnym zróżnicowaniu opłat za dostęp do tych terminali (pismo PLL „LOT” z dnia 20 kwietnia 2006 r.).

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje

I. Podstawa prawna decyzji:

Postępowanie w niniejszej sprawie zostało wszczęte na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.). Stronie postępowania postawiono zarzut naruszenia art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 i 8 ww. ustawy.

W dniu 21 kwietnia 2007 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 z późn. zm.). Zgodnie z jej art. 131 ust.

1, do postępowań wszczętych na podstawie ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Wobec powyższego, pomimo wejścia w życie ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes UOKiK na potrzeby wydania niniejszej decyzji stosuje przepisy poprzednio obowiązującej ustawy antymonopolowej, tj. ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

W odniesieniu do zarzutu naruszenia przez PPL wspólnotowego prawa konkurencji należy wskazać, iż na mocy art. 3 ust. 1 Rozporządzenia Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. nr 1/2003 w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 TWE (Dz. Urz. UE z dnia 4 stycznia 2003 r. nr L 001, s. 1-25), jeżeli organy ochrony konkurencji państw członkowskich stosują krajowe prawo konkurencji do praktyk zakazanych w art. 82 TWE, stosują również art. 82 TWE. Stąd postępowanie w niniejszej sprawie toczyło się również w zakresie zarzutu naruszenia przez PPL art. 82 lit. c TWE.

II. Interes publiczny:

Podstawą zastosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest uprzednie stwierdzenie przez Prezesa UOKiK, iż w wyniku stosowania praktyki ograniczającej konkurencję doszło lub mogło dojść do naruszenia interesu publicznoprawnego.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, ustawa ta określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Przepis ten przesądza o przynależności niniejszej ustawy do dziedziny prawa publicznego, jak również o wyłączeniu możliwości podejmowania przez organ antymonopolowy działań w celu ochrony interesów indywidualnych czy grupowych¹¹. W czasie postępowania i przy wydawaniu decyzji Prezes UOKiK jest zatem rzecznikiem interesu publicznego. Rola ta wynika nie tylko z celu regulacji antymonopolowej, lecz również z jednej z naczelnych zasad postępowania administracyjnego, tj. zasady uwzględniania interesu społecznego i słusznego interesu obywateli, określonej w art. 7 K.p.a.

Publicznoprawny charakter ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oznacza, że nie wszystkie zachowania przedsiębiorców i ich związków, nawet formalnie podlegające literze prawa, uzasadniają uruchomienie przewidzianych przez nią instrumentów. Powinno to następować tylko wówczas, gdy w następstwie zachowań naruszających ustawę zagrożony jest interes ogólnospołeczny. Naruszenie zaś tego interesu ma miejsce wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie, gdy te działania wywołują na rynku inne niekorzystne zjawiska¹². Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów chroni bowiem konkurencję jako zjawisko o charakterze instytucjonalnym. Za zagrożenie lub naruszenie konkurencji w takim rozumieniu należy uznać zaś jedynie takie działania, które dotyczą sfery interesów szerszego kręgu uczestników rynku gospodarczego, a więc, gdy dotyczą konkurencji rozumianej nie

¹¹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001 r. (sygn. akt CKN 1217/98).

¹² Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 24 stycznia 1991 r. (sygn. akt XV Ama 8/90).

jako sytuacja pojedynczego przedsiębiorcy, lecz jako zjawisko charakteryzujące funkcjonowanie gospodarki¹³.

Wykazanie istnienia interesu publicznoprawnego w rozstrzygnięciu danej sprawy stanowi podstawową przesłankę zastosowania ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Należy przy tym podkreślić, że interes publicznoprawny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem stałym i jednolitym, w związku z czym w każdej sprawie winien zostać ustalony i skonkretyzowany. „Publicznoprawny” znaczy dotyczący ogółu, dostrzeżony przez nieokreśloną z góry liczbę osób, a nie jednostki, czy też określoną grupę¹⁴. Pojęcie naruszenia interesu publicznoprawnego nie może być jednak pojmowane w sposób mechaniczny i oceniane ilościowo.

W przedmiotowej sprawie Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze” zarzucono nieuzasadnione odmawianie jednemu z przewoźników lotniczych dostępu do Terminalu Etiuda, charakteryzującego się niższymi kosztami eksploatacjami.

Wszczynając postępowanie w sprawie stosowania przez PPL praktyk ograniczających konkurencję organ antymonopolowy uznał, że działania tego przedsiębiorcy mogły stać w sprzeczności z chronionymi prawnie regułami konkurencji, ponieważ kwestionowane zachowania rynkowe PPL mogły zniekształcać konkurencję i wypaczać zasady zdrowej rywalizacji rynkowej pomiędzy przedsiębiorcami funkcjonującymi na rynkach przewozów lotniczych. Niejednolite warunki dostępu kontrahentów do infrastruktury zarządzanego przez PPL lotniska mogły stwarzać tym przedsiębiorcom zróżnicowane warunki konkurencji, a przez to zakłócać funkcjonowanie gospodarki wolnorynkowej. Działania PPL oddziaływały na sytuację wszystkich jego faktycznych i potencjalnych kontrahentów, a tym samym mogły zniekształcać rozwój konkurencji na rynku.

Oznacza to, że na etapie wszczynania postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie Prezes UOKiK miał podstawy, by przyjąć, iż w niniejszej sprawie mogło dojść do naruszenia interesu publicznego.

III. Strony postępowania:

Postępowanie antymonopolowe – podobnie jak każde inne postępowanie administracyjne – toczy się z udziałem osób mających przymiot strony. Zgodnie z art. 86 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, stroną postępowania antymonopolowego jest każdy, kto wnosi o wydanie decyzji w sprawie praktyk ograniczających konkurencję, lub wobec kogo zostało wszczęte postępowanie o stosowanie praktyk ograniczających konkurencję lub naruszenie innych przepisów ustawy.

A zatem, rozważając kwestię kompetencji Prezesa UOKiK do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy należy zbadać kwestię legitymacji podmiotów występujących w niniejszej sprawie do udziału w postępowaniu przed Prezesem UOKiK, tj.: legitymacji biernej – podmiotu, którego zarzuca się stosowanie praktyk ograniczających konkurencję, oraz legitymacji czynnej – Wnioskodawcy.

¹³ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001 r.

¹⁴ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 7 lipca 2001 r. (sygn. akt XVII 82/00).

Legitymacja czynna PLL „LOT”:

Krąg podmiotów uprawnionych do skutecznego żądania wszczęcia postępowania antymonopolowego w związku z podejrzeniem naruszenia przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów – czyli legitymowanych czynnie do udziału w postępowaniu przed Prezesem UOKiK w charakterze wnioskodawcy – został ściśle określony przepisami tejże ustawy. Zgodnie z jej art. 84 ust. 1, z wnioskiem o wszczęcie postępowania antymonopolowego może wystąpić: 1) przedsiębiorca lub związek przedsiębiorców, którzy wykażą swój interes prawny; 2) organ samorządu terytorialnego; 3) organ kontroli państwowej; 4) rzecznik konsumentów; 5) organizacja konsumencka.

W powyższym świetle legitymację do żądania wszczęcia postępowania antymonopolowego mają w szczególności podmioty będące przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, które zarazem wykażą interes prawny w rozstrzygnięciu sprawy.

Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów zawiera legalną definicję pojęcia „przedsiębiorcy”. Zgodnie z jej art. 4 pkt 1 w zw. z art. 86 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808), pod pojęciem tym należy rozumieć przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1905 z późn. zm.) oraz: a) osobę fizyczną, osobę prawną, a także jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, organizującą lub świadczącą usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o działalności gospodarczej, b) osobę fizyczną wykonującą zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzącą działalność w ramach wykonywania takiego zawodu¹⁵. Natomiast w myśl art. 4 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, przedsiębiorcą w jej rozumieniu jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą. Właściwą dla przedsiębiorcy działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły (art. 2 ww. ustawy).

Pojęcie „interesu prawnego” nie zostało zdefiniowane w przepisach ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Należy przyjąć, że przy ustalaniu, czy dany podmiot ma w żądaniu wszczęcia postępowania antymonopolowego interes prawny, powinno się brać pod uwagę znaczenie tego pojęcia wypracowane na gruncie prawa administracyjnego. Jak zostało przyjęte w doktrynie, przez „interes prawny” należy rozumieć interes faktyczny, który został wzięty przez prawo w ochronę polegającą na możliwości żądania od organu administracji podjęcia określonych czynności mających na celu zrealizowanie interesu lub usunięcie zaistniałego zagrożenia. Pojęcie to określa relację pomiędzy oczekiwaniami jakiegoś podmiotu w stosunku do organów stosujących prawo a kompetencjami i możliwościami tych organów, jakimi dysponują wobec danego podmiotu¹⁶. Interes prawny musi być konkretny,

¹⁵ Czwarty człon definicji przedsiębiorcy zawartej w art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów znajduje zastosowanie wyłącznie w postępowaniach w sprawach koncentracji.

¹⁶ W. Jakimowicz, *Publiczne prawa podmiotowe*, Zakamycze 2002, s. 130.

dający się obiektywnie stwierdzić, aktualny, znajdujący swoją podstawę w przepisach prawa materialnego oraz potwierdzenie w okolicznościach faktycznych¹⁷. W piśmiennictwie dotyczącym ochrony konkurencji podnosi się dodatkowo, iż wymóg posiadania interesu prawnego w żądaniu wszczęcia postępowania antymonopolowego nie oznacza, że wnioskodawcę muszą wiązać ze skarżonym podmiotem bezpośrednie stosunki prawne. Wystarczy, aby wykonanie żądanej sankcji administracyjnej – poprzez zaniechanie przez skarżonego przedsiębiorcę stosowania zarzuconej mu praktyki ograniczającej konkurencję – oddziaływało na prawa lub obowiązki wnioskodawcy, także w relacjach z innymi uczestnikami rynku. Uprawnionymi do składania wniosku mogą być zatem kontrahenci i konkurenci skarżonego przedsiębiorcy, ale również przedsiębiorcy będący kolejnymi (pośrednimi) ogniwami obrotu, jeżeli tylko określone działania skarżonego oddziałują na ich interes prawny¹⁸.

PLL „LOT” jest spółką prawa handlowego wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzącą we własnym imieniu działalność gospodarczą polegającą m.in. na świadczeniu usług transportu lotniczego. Nie ulega zatem wątpliwości, iż Wnioskodawca posiada status przedsiębiorcy w rozumieniu powoływanego powyżej art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Rozważając kwestię istnienia po stronie Wnioskodawcy interesu prawnego w żądaniu zainicjowania postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK zważył, iż działania podejmowane przez PPL jako podmiot zarządzający portem lotniczym Warszawa/Okęcie mogą oddziaływać na wzajemne relacje konkurencyjne przewoźników wykonujących operacje lotnicze z tego portu, w tym – Wnioskodawcy. Mają zatem wpływ na ich sytuację ekonomiczną. Jednocześnie, w ocenie Prezesa UOKiK, powołany przez Wnioskodawcę interes faktyczny podlega ochronie na gruncie prawa antymonopolowego. Zaniechanie przez skarżony podmiot stosowania zarzuconej mu praktyki ograniczającej konkurencję będzie bowiem wywierać wpływ na sferę praw i obowiązków Wnioskodawcy w relacjach z innymi uczestnikami rynku. Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności Prezes UOKiK uznał, iż PLL „LOT” wykazał swój interes prawny w żądaniu wszczęcia przeciwko PPL postępowania w sprawie praktyk ograniczających konkurencję.

Wobec powyższego nie ulega wątpliwości, iż PLL „LOT” przysługiwało uprawnienie do wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w art. 84 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Legitymacja bierna PPL:

Ustalając zakres podmiotowy stosowania ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów należy mieć na względzie cel regulacji jej norm, jakim jest przeciwdziałanie, w formach władczych, antykonkurencyjnym zachowaniom profesjonalnych uczestników rynku, prowadzących działalność gospodarczą. Przepisy wprowadzające zakaz stosowania praktyk ograniczających konkurencję zawarte w art. 5 i 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stosuje się zatem jedynie do przedsiębiorców i ich związków.

¹⁷ B. Adamiak, J. Borkowski, *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2000, s. 194.

¹⁸ E. Modzelewska-Wąchał, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Twigger, Warszawa 2002, str. 283-284.

W świetle przytoczonej powyżej definicji pojęcia „przedsiębiorca” nie ulega wątpliwości, że PPL podlega rygorom określonym w ustawie antymonopolowej, w związku z czym jego działania podlegają ocenie w kontekście naruszenia zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję. Przepis art. 2 ust. 2 ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” przyznaje bowiem PPL zdolność prawną, zaś stosownie do art. 6 ust. 1 i art. 9 ust. 1 ww. ustawy podmiot ten prowadzi działalność gospodarczą samodzielnie, we własnym imieniu i na własny rachunek. PPL jest zatem przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a tym samym również na gruncie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Przedstawiona powyżej argumentacja co do posiadania przez PPL podmiotowości antymonopolowej na gruncie art. 4 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów pozostaje aktualna również w zakresie oceny działania PPL na gruncie art. 82 TWE.

We wspólnotowym prawie konkurencji odpowiednikiem pojęcia „przedsiębiorca”, określającego w prawie polskim adresatów norm antymonopolowych, jest termin „przedsiębiorstwo” (ang. *undertaking*). Pojęcie to nie ma legalnej definicji. Jego zakres znaczeniowy ukształtowany został w drodze sądowej wykładni art. 81 i 82 TWE, i obecnie obejmuje każdą autonomiczną jednostkę organizacyjną prowadzącą samodzielnie działalność gospodarczą, niekierowaną na zaspokajanie swoich codziennych potrzeb, bez względu na formę prawną i sposób finansowania¹⁹. Zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, pojęcie działalności gospodarczej oznacza oferowanie dóbr i usług na danym rynku²⁰. Dla uznania danej osoby za przedsiębiorcę nie ma przy tym znaczenia okoliczność, czy działa ona w celu osiągnięcia zysku, jak również, czy powstała w celu prowadzenia działalności gospodarczej; wystarczy, że jej działalność faktycznie wiąże się z uczestnictwem w obrocie handlowym²¹, na który jej zachowanie wywiera lub może wywrzeć skutek²².

Jak zostało wskazane powyżej, PPL prowadzi we własnym imieniu i na własny rachunek działalność gospodarczą, polegającą – ogólnie wskazując – na zarządzaniu portami lotniczymi. Wobec tego bezsprzecznie PPL ma status przedsiębiorstwa w rozumieniu wspólnotowych reguł konkurencji.

IV. Rynek właściwy

Art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zawiera generalny zakaz nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Nadużywanie pozycji dominującej, którego dotyczy powołany wyżej przepis, ujawnia się na rynku, na którym określona praktyka ma miejsce (rynek właściwy). Prawidłowe określenie rynku właściwego w sprawie jest zatem niezbędne dla oceny pozycji rynkowej przedsiębiorcy.

¹⁹ Wyroki ETS: z dnia 23 kwietnia 1991 r. w sprawie C-41/90 *Höfner i Elser*, pkt 21; oraz z dnia 16 marca 2004 r. w połączonych sprawach C-264/01, C-306/01, C-354/01 i C-355/01 *AOK-Bundesverband i inni*, pkt 46.

²⁰ Wyroki ETS: z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96 *Komisja przeciwko Włochom*, pkt 36; z dnia 11 lipca 2006 r. w sprawie C-205/03 *FENIN przeciwko Komisji*, pkt 25.

²¹ Decyzja Komisji z dnia 27 października 1992 r. w sprawie nr IV/33.384 i IV/33.378 *FIFA*, pkt. 43; wyrok ETS z dnia 27 marca 1974 r. w sprawie 127/74 *BRT przeciwko SV SABAM i NV Fonior*.

²² Wyrok ETS z dnia 13 lipca 1989 r. w sprawie nr 395/97 *Ministère Public vs. Tournier*.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przez „rynek właściwy” rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości uznawane są przez ich nabywców za substytuty oraz oferowane są na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. Przy wyznaczaniu rynku właściwego niezbędne jest zatem uwzględnienie szczególnych cech danego produktu (zidentyfikowanie rynku produktowego) oraz określenie obszaru, na którym jest on dystrybuowany i gdzie warunki konkurencji są wystarczająco jednorodne (zidentyfikowanie rynku geograficznego). W doktrynie²³ podnosi się również, że w niektórych sytuacjach konieczne jest ponadto określenie rynku relewantnego czasowo, gdy w danej konkretnej sprawie znaczenie odgrywa na przykład pora roku²⁴ lub określona sytuacja polityczna i gospodarcza²⁵.

Rynek w znaczeniu produktowym odnosi się do towarów. Pojęcie „towarów” obejmuje przy tym zarówno rzeczy, jak energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi, a także roboty budowlane (art. 4 pkt 6 ww. ustawy). Rynek relewantny produktowo obejmuje zatem wszystkie wyroby (usługi) jednego rodzaju, które ze względu na swoje szczególne właściwości odróżniają się od innych wyrobów (usług) w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zamiany. Prawidłowe ustalenie rynku relewantnego produktowo wymaga oceny substytutywności zarówno po stronie popytu, jak i podaży. Z punktu widzenia popytu, aby produkt lub usługa mogły być uznane za stanowiące przedmiot rynku dostatecznie wyodrębnionego, muszą być odpowiednio zindywidualizowane poprzez swoje cechy szczególne, które czynią je zdolnymi do zaspokajania potrzeb odbiorców produktów lub usług. Nadto produkt (usługa) musi dostatecznie różnić się od innych w ten sposób, że jest mało zamienny i ulega konkurencji innych produktów w stopniu nieistotnym. Zamiennność po stronie podaży oznacza natomiast, że dobro lub usługa uznawane za niezamienne z punktu widzenia popytu może być z łatwością wytwarzane lub świadczone przez konkurentów działających w tej samej branży. Identyfikacja rynku właściwego produktowo wymaga w niektórych sytuacjach uwzględnienia w ocenie rynków sąsiednich lub powiązanych.

Drugim niezbędnym elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, co przesądza o konieczności wskazania obszaru, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonych towarów, są jednakowe dla wszystkich konkurentów. Definicja ustawowa każe odnosić rynek geograficzny do „obszaru, na którym, ze względu na ich [towarów, usług] rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji”.

Zgodnie z krajowym i wspólnotowym orzecznictwem, rynek właściwy należy co do zasady definiować wąsko, biorąc pod uwagę w szczególności substytutywność towarów po stronie popytowej. Przy wyznaczaniu rynku właściwego istotne znaczenie ma wymienialność

²³ V. Emmerich [w:] M.A. Dausers, *Prawo gospodarcze Unii Europejskiej*, C.H. Beck, Warszawa 1999, s. 749; R. Janusz, T. Skoczny, *Zakaz nadużywania pozycji dominującej I*, Warszawa 1996, s. 20.

²⁴ Por. wyrok ETS z dnia 14 lutego 1978 r. w sprawie nr 27/76 *United Brands Company i United Brands Continental BV przeciwko Komisji (Chiquita Bananas)*, gdzie wyróżniono rynek bananów w sezonie zimowym i letnim.

²⁵ Por.: decyzja Komisji z dnia 19 kwietnia 1977 r. nr 77/327/EWG w sprawie *ABG/Esso*, w której rynek właściwy czasowo został wyznaczony jako okres kryzysu naftowego.

towarów oceniana z punktu widzenia rozsądnego nabywcy, którego potrzeby dobra te mają zaspokajać. Takie definiowanie rynku ma na celu realizację celu, w jakim w każdej sprawie antymonopolowej określany jest rynek właściwy – zaś celem tym jest zidentyfikowanie poziomu konkurencji na rynku, a w rezultacie ustalenie, czy przedsiębiorca działający na rynku ma lub może uzyskać dostateczną przewagę nad innymi uczestnikami rynku²⁶.

Rynek właściwy w niniejszej sprawie jest zdeterminowany poprzez zakres skarżonej działalności PPL, które udostępnia statkom powietrznym niezbędne do wykonywania przewozów lotniczych elementy infrastruktury zarządzanych przez siebie portów lotniczych, w tym, w przypadku transportu pasażerskiego, terminale lotnicze dedykowane do obsługi przewozów osób. W związku z powyższym, w ocenie Prezesa UOKiK, relewantny w niniejszej sprawie rynek produktowy wyznaczają **usługi udostępniania infrastruktury terminali lotniczych**.

Natomiast w odniesieniu do geograficznego wymiaru rynku właściwego Prezes UOKiK miał na uwadze fakt, iż zgodnie z utrwaloną linią orzecniczą w sprawach związanych z udostępnianiem infrastruktury lotniskowej rynek ten sprowadzany jest do obszaru danego portu lotniczego. Zarówno Komisja Europejska²⁷, jak i Europejski Trybunał Sprawiedliwości²⁸, w orzeczeniach wydawanych w analogicznych sprawach zwykły traktować każdy port lotniczy jako osobny rynek geograficzny, wskazując, iż są one względem siebie zamienne jedynie w ograniczonym zakresie. Uzasadniając przyjętą przez siebie definicję właściwego rynku geograficznego Komisja powoływała się wielokrotnie, m.in. w decyzji z dnia 28 czerwca 1995 r. nr 95/364/EC w sprawie *Brussels National Airport*, na dwa wyroki Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dotyczące portu morskiego Genua²⁹. W przedmiotowych orzeczeniach ETS uznał, że produkty takie jak organizacja usług portowych dla osób trzecich w pojedynczym porcie, czy też usługi pilotowe w danym porcie, mogą stanowić odrębny rynek właściwy w rozumieniu art. 82 TWE. Zdaniem ETS, przesądzać ma o tym fakt, że jeżeli przewoźnik chce oferować usługi transportowe na określonej trasie, dostęp do infrastruktur portowych usytuowanych na krańcach trasy ma znaczenie kluczowe (ang. „essential”) dla zapewnienia danej usługi. W cytowanej powyżej decyzji Komisja uznała, że przedstawiona przez ETS argumentacja dotycząca konieczności wąskiego zdefiniowania rynku właściwego w sprawach dotyczących udostępniania infrastruktury kluczowej dla świadczenia określonych usług znajduje zastosowanie również w sektorze transportu lotniczego, w sprawach dotyczących dostępu do infrastruktury lotniskowej.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt analizowanej sprawy Prezes UOKiK uznał, że dla potrzeb wydania rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie każdy z funkcjonujących w Polsce cywilnych portów lotniczych należy traktować jako odrębny rynek geograficzny. Każdy z tych portów zaspokaja bowiem specyficzne potrzeby odbiorców oferowanych w nim usług. Dla przykładu, w przypadku portu Zielona Góra/Babimost znacząca część ruchu lotniczego wykonywanego z wykorzystaniem infrastruktury tego lotniska odbywa się na trasie pomiędzy Zieloną Górą a Warszawą, zaspokajając popyt mieszkańców regionu na

²⁶ E. Modzelewska, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 51 i n.

²⁷ Por. decyzje Komisji przywołane w przypisie nr 25.

²⁸ Por. wyroki ETS przywołane w przypisie nr 26.

²⁹ Wyrok ETS z dnia 10 grudnia 1991 r. w sprawie nr C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova SpA przeciwko Siderurgica Gabrielli SpA* oraz wyrok ETS z dnia 17 maja 1994 r. w sprawie nr C-18/93 *Corsica Ferries Italy przeciwko Corpo dei piloti del porto di Genova*.

szybki środek transportu łączący region ze stolicą. Z portu stołecznego do chwili obecnej realizowana jest przeważająca część ruchu międzynarodowego i – w świetle danych zawartych w tabeli nr 1 niniejszej decyzji, dotyczących liczby przewozów lotniczych wykonywanych z poszczególnych portach – nie ulega wątpliwości, że w tym zakresie pozostałe porty nie są względem portu Warszawa/Okęcie substytucyjne. Natomiast każdy z portów regionalnych obsługiwał, przynajmniej w okresie objętym niniejszym postępowaniem, tj. do 2005 r., głównie ruch lokalny w kierunku do i od Warszawy oraz przewozy na liniach międzynarodowych krótkiego i średniego zasięgu. Przy czym, poza portem stołecznym, przewozy międzynarodowe długiego zasięgu w okresie objętym niniejszym postępowaniem realizowane były wyłącznie z portu Kraków/Balice.

Należy również zauważyć, że sieć cywilnych portów lotniczych w Polsce jest do chwili obecnej uboga. Odległości pomiędzy portami są znaczne, zaś połączenia komunikacyjne pomiędzy nimi słabo rozwinięte, co wpływa na niski stopień substytucyjności pomiędzy poszczególnymi portami. Niemniej, istnieją poważne bariery wejścia na rynek udostępniania infrastruktury lotniskowej w Polsce, związane z wysokim kosztem budowy infrastruktury, a także przepisami prawnymi, stawiającymi bardzo wysokie wymagania dla tego typu obiektów, oraz brakiem prawnego modelu działalności dla niewielkich portów regionalnych. Tymczasem w przypadku usług lotniskowych konkurencja może zaistnieć tylko w przypadku istnienia innego blisko położonego lotniska, ewentualnie powstania intermodalnej alternatywy transportowej. Warto wskazać, że w Niemczech działają obecnie 502 lotniska, we Francji – 460, w Anglii – 390, a w Stanach Zjednoczonych – 19,5 tysiąca. Wziąwszy pod uwagę standardy ICAO, żeby nasycenie terytorium Polski lotniskami było porównywalne ze wskazanymi powyżej krajami, musiałyby osiągnąć liczbę 170 lotnisk³⁰. Obrazuje to wskaźnik nasycenia lotniczą infrastrukturą portową, tzn. wielkości obszaru przypadającego na jedno lotnisko komunikacyjne. W Polsce wynosi on 28 tys. km², podczas gdy: w Niemczech – 7 tys. km², w Austrii – 7,5 tys. km², Włoszech – 7.3 tys. km², Hiszpani – 10,9 tys. km², Francji – 11,5 tys. km²³¹.

W ocenie Prezesa UOKiK, powyższe okoliczności uzasadniają zawężenie właściwego rynku geograficznego w niniejszej sprawie do **obszaru portu lotniczego Warszawa/Okęcie** – a jednocześnie przemawiają przeciwko argumentacji podnoszonej przez PPL, zgodnie z którą rynek ten należałoby określić szerzej – jako rynek europejski.

Mając na uwadze powyższe okoliczności Prezes UOKiK stwierdził, że **rynkiem właściwym** w niniejszej sprawie jest **lokalny rynek udostępniania infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa/Okęcie**.

V. Pozycja dominująca

Możliwość stwierdzenia naruszenia przez przedsiębiorcę zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję, o którym mowa w art. 8 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, uzależniona jest od uprzedniego stwierdzenia, iż przedsiębiorca posiada pozycję dominującą na zidentyfikowanym w sprawie rynku

³⁰ Puls Biznesu z dnia 5 listopada 2004 r., [za:] http://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_porty_lotnicze.

³¹ J. Liwiński, *Działalność polskich portów lotniczych w 2005 r.*, http://www.ulc.gov.pl/_download/opracowania/porkraj_05.pdf

właściwym.

Ustalając, czy PPL ma na rynku właściwym zidentyfikowanym w niniejszej sprawie pozycję dominującą należy mieć na uwadze definicję zawartą w art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zgodnie z przywołanym przepisem, przez „pozycję dominującą” rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym stopniu niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się przy tym, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%.

PPL jako podmiot zarządzający portem lotniczym Warszawa/Okęcie ma na jego terenie wyłączność w zakresie udostępniania znajdującej się w nim infrastruktury. W związku z tym nie ulega wątpliwości, iż na rynku właściwym obejmujących przedmiotowy port lotniczy, PPL ma pozycję monopolisty. Należy podkreślić, że w analizowanym przypadku występują wszystkie cechy uznawane za charakterystyczne dla monopolu. PPL ma wyłączność sprzedaży usług związanych z udostępnianiem infrastruktury lotniskowej w zarządzanym przez tego przedsiębiorcę porcie lotniczym. Przedsiębiorca ten jest w zakresie usług związanych z udostępnianiem infrastruktury lotniskowej w ww. porcie lotniczym cenodawcą cen (ustala i kontroluje wysokość cen tych usług). Zarazem oferowane przez PPL usługi nie mają bliskich substytutów. Nadto w zakresie opisanych usług istnieją silne bariery wejścia na rynek.

Mając na uwadze powyższe okoliczności Prezes UOKiK stwierdził, iż **PPL na zidentyfikowanym w niniejszej sprawie rynku właściwym**, tj. na lokalnym rynku udostępniania infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa/Okęcie, **posiada** – jako monopolista – kwalifikowaną **pozycję dominującą**.

VI. Zarzut naruszenia art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 i 8 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów

Samo posiadanie pozycji dominującej nie jest jeszcze naruszeniem prawa, podobnie jak jej wzmacnianie wskutek wzrostu potencjału ekonomicznego. Bezprawne jest dopiero nadużywanie przez przedsiębiorcę takiej pozycji³².

Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów zakazuje nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców (art. 8 ust. 1 ww. ustawy), uznając takie działanie za praktykę ograniczającą konkurencję. Ustawodawca nie zdefiniował pojęcia „nadużywania pozycji dominującej”. Niemniej należy zauważyć, że zachowania będące postacią nadużycia są, co do zasady, legalne, delegalizuje je zaś szczególnie pozycja przedsiębiorcy i wynikająca stąd jego siła rynkowa³³. W ust. 2 art. 8 ustawy został zawarty przykładowy katalog najbardziej typowych praktyk ograniczających konkurencję. W katalogu tym za przejawy nadużywania pozycji dominującej uznano w szczególności: przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji (art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy) oraz podział rynku według kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych (art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy).

³² Wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 22 lutego 2008 r. (sygn. akt VI ACa 985/07).

³³ E. Modzelewska, *op. cit.*, s. 95.

W niniejszej sprawie PLL „LOT” zarzucił PPL naruszenia **art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy** poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji wskutek zablokowania jednemu z przewoźników lotniczych korzystających z usług świadczonych przez PPL w porcie lotniczym Warszawa/Okęcie, tj. PLL „LOT”, dostępu – w celu wykonywania lotów czarterowych – do urządzeń kluczowych o niższych kosztach eksploatacji, tj. Terminalu Etiuda, w wyniku czego przedsiębiorca ten został pozbawiony możliwości uczestniczenia w rynku na równych prawach z innymi przewoźnikami.

Powoływany przepis ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazuje nadużywania przez przedsiębiorcę pozycji dominującej na rynku właściwym poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Praktyka zakazana na mocy omawianego przepisu została sformułowana w sposób bardzo ogólny, przez co przepis ten określany jest mianem „małej klauzuli generalnej”³⁴, która zakazuje stosowania przez dominanta praktyk godzących w stan aktualnej lub potencjalnej konkurencji. Praktyka z art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy może przybierać różnego rodzaju formy. Określony w tym przepisie zakaz nakłada na przedsiębiorców obowiązek takiego działania, by nie stwarzało ono innym uczestnikom obrotu towarowego barier ograniczających ich możliwość skutecznego konkurowania w warunkach gospodarki rynkowej. Przedmiotowa praktyka ma więc charakter antykonkurencyjny i dotyczy sytuacji, w której przedsiębiorca posiadający pozycję dominującą na rynku negatywnie oddziałuje na stan konkurencji na rynku. Zachowania przedsiębiorców naruszających zakaz przeciwdziałania ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji mogą równocześnie wypełniać przesłanki innych przepisów art. 8 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Utrudnianie powstania bądź rozwoju konkurencji wskutek działań dominanta dotyczy przy tym zarówno konkurencji na rynku zdominowanym, jak i konkurencji na rynkach trzecich³⁵. Znamiona zachowania określonego w art. 8 ust. 2 pkt 5 ww. ustawy należy odnosić w szczególności do przypadków odmowy kontraktowania przez przedsiębiorcę, który na rynku ma pozycję dominującą. „Odmowa kontraktowania jest szeroką klauzulą. Odnosi się ona do zachowań polegających zarówno na odmowie dostaw określonych towarów lub usług (*refusal to supply*), obejmującej odmowę dostępu do urządzeń kluczowych (...), jak i na odmowie udzielenia licencji (*refusal to license*)”³⁶.

Odnosząc się do sformułowanego przez Wnioskodawcę zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów należy zauważyć, że istotą zarzucanej PPL praktyki jest zachowanie polegające na uniemożliwieniu Wnioskodawcy korzystania z Terminalu Etiuda na lotnisku Warszawa/Okęcie w celu prowadzenia odpraw pasażersko-bagażowych rejsów czarterowych. Wnioskodawca postrzega to działanie PPL jako przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji, co ma wynikać z tego, że wskutek działania PPL Wnioskodawca nie ma dostępu do ww. terminala, którego eksploatacja jest dla przewoźnika lotniczego tańsza niż dostęp do innych terminali. Tym samym, jak wywodzi PLL „LOT”, jest on w sytuacji gorszej niż przewoźnicy, którzy mogą korzystać z tego, tańszego w eksploatacji, terminalu. Zdaniem Wnioskodawcy opisane

³⁴ D. Miąsik (w:) T. Skoczny, D. Miąsik, A. Jurkowska (red.), *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 670.

³⁵ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 11 grudnia 2000 r. (sygn. akt XVII Ama 45/00).

³⁶ K. Kohutek (w:) K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 387.

działanie PPL należy potraktować jako zakazaną odmowę dostępu do urządzenia kluczowego niezbędnego do prowadzenia działalności związanej z wykonywaniem lotów czarterowych.

W związku z powyższym należy zauważyć, że w warunkach gospodarki rynkowej przedsiębiorcy są co do zasady wolni w wyborze kontrahentów³⁷. Przekładając to na specyfikę niniejszej sprawy – oznacza to zasadniczą swobodę przedsiębiorców w decyzjach o udostępnienia lub nieudostępnianiu będących w ich dyspozycji urządzeń infrastrukturalnych, które inni przedsiębiorcy chcieliby wykorzystywać do prowadzenia działalności gospodarczej. Okoliczność, iż dominujący na rynku przedsiębiorca ustanawia warunki udostępniania tych urządzeń, wobec których mogą z nich korzystać tylko niektórzy przedsiębiorcy na zasadach narzuconych przez dominującego przedsiębiorcę, może być oceniana z punktu widzenia naruszenia konkurencji, choć sama w sobie nie musi być uznana za zakazane ograniczenie konkurencji w rozumieniu przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów. Prezes UOKiK podziela pogląd Sądu Najwyższego, iż „samo ograniczenie swobody działania przedsiębiorcy może bowiem nie wystarczać do przyjęcia, że zachowanie będące przedmiotem postępowania ogranicza konkurencję”³⁸.

Przy ocenie tej sprawy konieczne jest więc ustalenie, czy odmowa PLL „LOT” dostępu do określonych urządzeń infrastrukturalnych PPL w celu prowadzenia odpraw pasażersko-bagażowych rejsów czarterowych narusza art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Ocena taka wymaga zastosowania doktryny urządzeń kluczowych (ang. *essential facilities*), na którą zresztą powołuje się sam wnioskodawca. Stosownie do polskiego orzecznictwa w tej kwestii, konieczne jest rozważenie, czy terminal Etiuda stanowi infrastrukturę kluczową, bez dostępu do której przewoźnicy lotniczy nie mogą skutecznie prowadzić działalności gospodarczej na rynku przewozów lotniczych (transportu lotniczego) z wykorzystaniem portu lotniczego Warszawa/Okęcie³⁹. Zbieżnie wnioski dla niniejszej sprawy płyną z orzecznictwa wspólnotowego. W jego świetle zastosowanie do PPL zakazu praktyk ograniczających konkurencję wymagałoby stwierdzenia, że wskutek odmowy dostępu do ww. terminalu łącznie zaistnieją następujące okoliczności: **(a)** istnieje znaczne prawdopodobieństwo wyeliminowania konkurencji, **(b)** brak jest obiektywnego uzasadnienia dla odmowy, **(c)** dostęp do tego urządzenia jest dla przedsiębiorcy domagającego się takiego dostępu niezbędny do świadczenia usług swoim klientom⁴⁰.

Mając na względzie powyższe okoliczności należy stwierdzić, że w niniejszej sprawie nie zaistniały warunki do tego, by opierając się na doktrynie *essential facilities* uznać działania PPL za zakazane, naruszające art. 8 ust. 2 pkt 5 ww. ustawy.

Przede wszystkim w sprawie **brak jest przesłanek, by uznać dostęp do terminalu Etiuda za warunek niezbędny** świadczenia przez przewoźnika lotniczego korzystającego z portu lotniczego Warszawa/Okęcie usług swoim klientom.

Przede wszystkim wskazuje na to okoliczność, iż Terminal Etiuda nigdy nie był na lotnisku Warszawa/Okęcie ani jedynym, ani głównym terminalem służącym obsłudze ruchu pasażerskiego. Poza terminalem Etiuda (8 stanowisk odprawy, 5 bramek) lotnisko Warszawa/Okęcie wyposażone jest jeszcze w Terminal 1 (46 stanowisk odprawy, 12 bramek) oraz otwarty w dniu 12 marca 2008 r. Terminal 2 (60 stanowisk odprawy, 44 bramki) (dla

³⁷ Bellamy & Child, *European Community Law on Competition. 8th Edition*, Oxford 2008, s. 1004.

³⁸ Wyrok SN z dnia 14 stycznia 2009 r. (sygn. akt III SK 24/08).

³⁹ Por. wyrok SN z dnia 14 stycznia 2009 r. (sygn. akt III SK 24/08).

⁴⁰ K. Kohutek (w.): K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 392.

porządku należy wymienić także Krajowy Dworzec Lotniczy oraz Terminal VIP Aviation, które nie służą jednak obecnie do obsługi ruchu pasażerskiego).

Dokonując niniejszej oceny nie można pominąć faktu, iż operacje lotnicze na terenie portu Warszawa/Okęcie nie są już obsługiwane w ww. terminalu Etiuda. Z dniem 28 marca 2009 r. został on całkowicie zamknięty, a wszelkie dotychczasowe odloty z tego terminalu zostały przeniesione do Terminalu 1 i 2. Wskazuje to na to, iż terminal Etiuda był swego rodzaju infrastrukturą tymczasową, służącą przyjmowaniu części przylotów i odlotów z lotniska Warszawa/Okęcie do czasu oddania do użytku Terminalu 2.

Wobec powyższych okoliczności należy stwierdzić, że w analizowanym przypadku **brak jest podstaw do uznania, że terminal Etiuda jest urządzeniem kluczowym**, skoro na lotnisku Warszawa/Okęcie istnieją również inne terminale, na których przewoźnicy mogą prowadzić swoją działalność. Taka ocena znajduje potwierdzenie w aktualnym orzecznictwie wspólnotowym. ETS nie uznał przykładowo za urządzenie kluczowe systemu dystrybucji prasy „do drzwi klienta” z uwagi na to właśnie, że w świetle okoliczności faktycznych sprawy okazało się możliwe wykorzystanie alternatywnych metod dotarcia do klientów z dystrybucją tytułów prasowych⁴¹.

Niezależnie od powyższego Prezes UOKiK uznał również, że w sprawie istnieją także **okoliczności obiektywnie uzasadniające odmowę** PPL udzielenia PLL „LOT” dostępu do terminalu Etiuda. Są to: (a) założony przez PPL charakter tego terminalu jako terminalu obsługującego loty niskokosztowe, (b) przekroczenie wskaźników przepustowości nawet przy limitowanym dostępie przewoźników do tego terminalu, co uniemożliwiało obsługiwanie na nim również innego rodzaju lotów, w tym odpraw pasażersko-bagażowych wykonywanych przez PLL „LOT” rejsów czarterowych.

Ad. a/ Stosownie do przyjętych przez PPL „Kryteriów i procedura alokacji odpraw rejsów pasażerskich w Terminalu Etiuda” przeznaczony został do obsługi międzynarodowych rozkładowych rejsów pasażerskich obsługujących ruch pasażerski wewnątrz europejski bez podziału na kompartymy serwisowe (tj.: klasa ekonomiczna, klasa biznes, pierwsza klasa), połączeń rozkładowych o uproszczonej procedurze handlingowej, niewymagających podwyższonego standardu bezpieczeństwa przy obsłudze.

Ad. b/ Powyższe ograniczenie kategorii operacji lotniczych obsługiwanych na terminalu Etiuda było uzasadnione warunkami powierzchniowymi na tym terminalu, które – jak wynika z wyjaśnień PPL – nie pozwalały na jednoczesną odprawę rejsów wykonywanych przez samoloty o pojemności większej niż 168 osób. Ponadto, warunki użytkowania Terminala zatwierdzone przez Państwową Straż Pożarną dopuszczały możliwość przebywania w Terminalu nie więcej niż 500 osób jednocześnie. Liczbę operacji lotniczych wykonywanych w danym momencie dodatkowo redukowało ograniczona przepustowość stanowisk kontroli. Wobec powyższych okoliczności za obiektywnie uzasadnioną należy uznać decyzję o wyłączeniu terminala Etiuda dla rejsów czarterowych. Wynika to ze specyfiki tych rejsów, które wymagają stanowisk odpraw grup zorganizowanych, zazwyczaj wiążą się z jednoczesnym przybyciem do terminala całych grup pasażerów (grup autokarowych), wymagają brakujących w terminalu stanowisk organizatorów rejsów czarterowych. Należy zgodzić się z PPL, że przedstawione ograniczenia mogły uzasadniać wprowadzoną reglamentację dostępu do terminalu Etiuda.

⁴¹ Wyrok ETS z 26 listopada 1998 r. w sprawie C-7/97 *Oscar Bronner v. Mediaprint*, ECR 1998, s. I-07791.

Niezależnie od powyższych okoliczności, należy także podnieść, że zdaniem Prezesa UOKiK w niniejszej sprawie **nie było znacznego prawdopodobieństwa wyeliminowania konkurencji**. Korzystanie przez przewoźnika lotniczego z terminalu Etiuda nie było nieodzowne do prowadzenia działalności na terenie lotniska Warszawa/Okęcie. W okresie jego funkcjonowania znacząca większość przylotów i odlotów była obsługiwana z innych terminali. Z punktu widzenia liczby obsługiwanych na lotnisku Warszawa/Okęcie operacji lotniczych, terminal Etiuda, będąc terminalem o ograniczonej przepustowości oraz o ograniczonych warunkach powierzchniowych, miał jedynie charakter uzupełniający dla pozostałych terminali.

Co więcej, wyłączenie prowadzenia na terminalu Etiuda odpraw pasażersko-bagażowych rejsów czarterowych dotyczyło nie tylko PLL „LOT”, ale każdego przewoźnika lotniczego, który zwróciłby się z takim wnioskiem do PPL.

Należy zarazem podkreślić, że przez cały okres funkcjonowania terminalu Etiuda na kwestionowanych przez PLL „LOT” zasadach nie doszło w praktyce do wyeliminowania Wnioskodawcy z rynku. Potwierdza to tezę, iż skarżone przez PLL „LOT” działanie PPL nie było takiego rodzaju, żeby mogło ze znacznym prawdopodobieństwem prowadzić do wyeliminowania konkurencji.

Z uwagi na wszystkie wskazane powyżej okoliczności należało stwierdzić brak podstaw do stwierdzenia, aby PPL naruszyło art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów wskutek zablokowania PLL „LOT” dostępu do terminalu Etiuda.

Obok zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 o ochronie konkurencji i konsumentów, PPL zarzucono również naruszenie **art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy**. Wskazany przepis zakazuje nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym poprzez podział rynku według kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych.

Przesłanką praktyki polegającej na podziale rynku według kryteriów terytorialnych jest odmienne traktowanie kontrahentów zależnie od obszaru prowadzonej przez nich działalności. Różnicowanie cen towaru jednego rodzaju jest zasadniczo dopuszczalne, jako instrument stosowany przez przedsiębiorców działających na rynkach o różnym stopniu intensywności w ich poszczególnych segmentach⁴². Ocena takiego działania przedsiębiorcy zmienia się jednak, gdy chodzi o działalność dominanta rynkowego, która nie jest uzasadniona obiektywnymi czynnikami o charakterze ekonomicznym, takimi jak koszty transportu, lokalne opłaty i podatki, lecz wynika z czynników pozaekonomicznych (pozakosztowych) – i w konsekwencji prowadzi do uprzywilejowania części podmiotów działających na rynku właściwym kosztem ich kontrahentów. Podział rynku według kryteriów asortymentowych polega zazwyczaj na stosowaniu różnych cen na ten sam towar na tym samym rynku, np. szczeblu obrotu towarowego, jeżeli nie jest to uzasadnione kosztami transportu, siły roboczej i innymi uzasadnionymi kryteriami ekonomicznymi⁴³. Podział rynku tego rodzaju „może polegać na wymuszeniu przez przedsiębiorcę dominującego na jego konkurentach skoncentrowania swojej działalności na innych segmentach tego samego rynku asortymentowego (produktu), przynoszących mniejsze zyski⁴⁴. Natomiast podział rynku na podstawie kryterium podmiotowego wiąże się zazwyczaj

⁴² A. Jurkowska (w:) T. Skoczny, D. Miąsik, A. Jurkowska (red.), *op. cit.*, s. 704.

⁴³ S. Gronowski, *Polskie prawo antymonopolowe. Zarys wykładu*, Warszawa 1998, s. 135-136.

⁴⁴ A. Jurkowska (w:) T. Skoczny, D. Miąsik, A. Jurkowska (red.), *op. cit.*, s. 704; S. Gronowski, *Polskie prawo antymonopolowe. Zarys wykładu*, Warszawa 1998, s. 136.

ze stosowaniem przez dominanta rynkowego praktyk, które zmierzają do eliminacji z danego rynku określonych przedsiębiorców i pozostawianiem na tym rynku tylko wybranych przedsiębiorców (zwykle takich, których funkcjonowanie leży w interesie dominanta). Jak stwierdził Sąd Najwyższy, „istota podmiotowego podziału rynku polega na tym, że poszczególne rynki geograficzne lub produktowe (a niekiedy także klienci), niejako oddawane są przez przedsiębiorcę posiadającego pozycję dominującą określonym (lub określonymu) przedsiębiorcom, z wyłączeniem innych”⁴⁵. Praktyka prowadząca do podziału rynku według kryterium podmiotowego może polegać na różnicowaniu warunków kontraktowania ze względu na przynależność przedsiębiorcy do określonej kategorii przedsiębiorców o określonych cechach, np. ze względu na to, czy przedsiębiorca skorzystał z innych usług rynkowego dominanta⁴⁶.

W niniejszej sprawie Wnioskodawca zarzucił PPL stosowanie praktyk ograniczających konkurencję poprzez podział rynku:

- według kryteriów terytorialnych wskutek ograniczenia PLL „LOT” dostępu do jednego z obiektów przeznaczonych do obsługi operacji lotniczych w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, tj. terminalu Etiuda;
- według kryteriów asortymentowych wskutek przymuszenia PLL „LOT” do wykonywania operacji lotniczych z Terminalu 1, w wyniku czego przedsiębiorca ten, a pośrednio również jego klienci, ponoszą wyższe opłaty lotniskowe, niż byłyby ponoszone w przypadku wykonywania operacji z terminalu Etiuda;
- według kryteriów podmiotowych wskutek pozbawienia PLL „LOT”, będącej jednym z podmiotów korzystających z infrastruktury terminali lotniczych na terenie portu lotniczego Warszawa-Okęcie im. F. Chopina, możliwości korzystania z terminalu Etiuda na takich samych warunkach, jak pozostali przewoźnicy.

Zdaniem Prezesa UOKiK w niniejszej sprawie brak jest podstaw, aby stwierdzić naruszenie przez PPL art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w opisany powyżej sposób.

Nie ulega wątpliwości, że na rynku właściwym w sprawie, obejmującym Port Lotniczy Warszawa/Okęcie, przedsiębiorca zarządzający tym portem, tj. PPL, wprowadził określone zróżnicowanie warunków dostępu przewoźników lotniczych do terminalu Etiuda. W jego wyniku przewoźnicy nie zawsze mieli możliwości skorzystania z tego terminalu i byli zmuszeni do wykonywania operacji lotniczych z innego terminala, będącego terminalem o wyższym standardzie, a przez to droższym.

Zarazem jednak należy stwierdzić, że wprowadzone przez PPL zróżnicowanie przewoźników lotniczych nie miało charakteru praktyki ograniczającej konkurencję. Zróżnicowanie to było bowiem podyktowane okolicznościami obiektywnymi (co wykazano wyżej, w części dot. zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy), a także zostało oparte na przesłankach obiektywnych, które *de facto* powodują, że różnicowanie nie dotyczyło kategorii przedsiębiorców, tylko kategorii operacji lotniczych wykonywanych z terminalu Etiuda. PPL wprowadziło podział na loty rozkładowe i loty czarterowe, przy czym odprawy pasażersko-bagażowe tych ostatnich nie były prowadzone na terminalu Etiuda. PLL „LOT” kwestionuje to działanie jako ograniczające konkurencję, jednak w rzeczywistości dla takiej

⁴⁵ Wyrok SN z dnia 14 listopada 2008 r. (III SK 9/08), LEX nr 479321.

⁴⁶ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 25 maja 1994 r. (XVII Amr 34/94).

oceny nie ma uzasadnienia. Przedstawiony podział należy uznać za obiektywny i niedyskryminujący, gdyż odnoszący się do wszystkich przewoźników, a nie tylko do rejsów Wnioskodawcy.

Wobec wskazanych okoliczności stawiane przez PLL „LOT” zarzuty należało uznać za bezpodstawne.

VII. Zarzut naruszenia art. 82 lit c TWE

Wszczynając postępowanie antymonopolowe przeciwko PPL Prezes UOKiK uznał, że ograniczenie przez PPL Wnioskodawcy dostępu do Terminalu Etiuda w celu wykonywania w nim operacji lotniczych może naruszać zakaz określony w art. 82 TWE. Zgodnie z przywołanym przepisem, niezgodne ze Wspólnym Rynkiem i zakazane jest nadużywanie przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na Wspólnym Rynku lub na znaczącej jego części, w zakresie, w jakim może wywierać wpływ na handel między Państwami Członkowskimi. Nadużywanie takie może polegać w szczególności na: (a) narzucaniu w sposób bezpośredni lub pośredni niesłusznych cen zakupu lub sprzedaży albo innych niesłusznych warunków transakcji; (b) ograniczaniu produkcji, rynków lub rozwoju technicznego ze szkodą dla konsumentów; (c) stosowaniu wobec partnerów handlowych nierównych warunków do świadczeń równoważnych i stwarzaniu im przez to niekorzystnych warunków konkurencji; (d) uzależnianiu zawarcia kontraktów od przyjęcia przez partnerów zobowiązań dodatkowych, które ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe nie mają związku z przedmiotem tych kontraktów.

Na etapie wszczynania postępowania w tej sprawie Prezes UOKiK stanął na stanowisku, iż znajdujące się w jego dyspozycji informacje wskazują na możliwość naruszenia przez PPL nie tylko zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję sformułowanego w przepisach ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, lecz również zakazu określonego w art. 82 lit. c TWE.

Stwierdzając istnienie podstaw do sformułowania zarzutu naruszenia przez PPL art. 82 lit. c TWE Prezes UOKiK wziął pod uwagę, że w świetle art. 3 ust. 1 Rozporządzenia Rady nr 1/2003 w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 TWE, w przypadkach, gdy organy ochrony konkurencji Państw Członkowskich lub krajowe sądy stosują krajowe prawo konkurencji do praktyk zakazanych art. 82 TWE, stosują również art. 82 TWE.

O zastosowaniu art. 82 TWE w konkretnej sprawie decyduje kryterium wpływu na handel między państwami członkowskimi. Kryterium to zostało sprecyzowane w wytycznych wydanych przez Komisję Europejską⁴⁷. W ich świetle kryterium wpływu na handel należy rozumieć szeroko. Taki wpływ mogą mieć przede wszystkim działania jednego lub kilku przedsiębiorców na terytorium kilku Państw Członkowskich. Pod pojęciem „handlu” należy rozumieć nie tylko transgraniczną wymianę towarów, ale także wszelką transgraniczną działalność o charakterze gospodarczym, nie wyłączając zakładania przedsiębiorstw w innym Państwie Członkowskim (pkt 2.2 wytycznych – *Koncepcja „handlu pomiędzy Państwami Członkowskimi”*). Dla zastosowania art. 81 i 82 TWE wystarczający jest choćby potencjalny związek pomiędzy kwestionowaną praktyką rynkową a handlem między Państwami Członkowskimi. Nie jest bowiem wymagane, aby praktyka w danym momencie

⁴⁷ Obwieszczenie Komisji „Wytyczne dotyczące koncepcji handlu zawartej w artykułach 81 i 82 Traktatu” (Dz. U. UE nr C 101 z dnia 27 kwietnia 2004 r., s. 81).

lub w przeszłości faktycznie miała wpływ na handel pomiędzy Państwami Członkowskimi – wystarczy, aby do wywierania takiego skutku była „zdolna” (ang. *capable*; pkt 2.3 wytycznych – *Pojęcie „może wywierać wpływ”*).

Wymóg, aby doszło do wpływu na „handel pomiędzy Państwami Członkowskimi”, oznacza, że musi być wywierany wpływ na transgraniczną aktywność gospodarczą, w którą zaangażowane są przynajmniej dwa państwa członkowskie. Nie jest przy tym wymagane, aby porozumienie lub praktyka wywierały wpływ na handel pomiędzy całością jednego państwa a całością drugiego. Art. 81 i 82 mogą być stosowane również w przypadkach, gdy zaangażowana jest tylko część państwa członkowskiego, pod warunkiem, że wpływ na handel jest znaczny (pkt 2.2 wytycznych). Zatem, jak wynika z wytycznych Komisji, zastosowanie kryterium wpływu na handel jest niezależne od definicji rynku właściwego w ujęciu geograficznym. Znaczącą część Wspólnego Rynku może zatem stanowić, w zależności od swojego znaczenia, także region Państwa Członkowskiego, czy nawet znajdujący się na jego obszarze port lub lotnisko. W przypadku tych ostatnich należy rozważyć, czy dana infrastruktura wykorzystywana jest do świadczenia usług transgranicznych, a jeśli tak – w jakim zakresie. Jeśli zatem elementy infrastruktury transportowej, takie jak porty i lotniska, są ważne z punktu widzenia świadczenia usług transgranicznych, wówczas istnieje możliwość, że wywierany jest wpływ na handel pomiędzy Państwami Członkowskimi (pkt 3.2.6 wytycznych – *Nadużywanie pozycji dominującej, obejmujące jedynie część Państwa Członkowskiego*).

Mając powyższe na uwadze na etapie wszczynania postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie Prezes UOKiK uznał, że z uwagi na specyfikę rynku właściwego w niniejszej sprawie oraz pozycję PPL na tym rynku podejmowane przez tego przedsiębiorcę działania naruszające zakazy określone w art. 8 ust. 2 pkt 5 i 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów należy oceniać w aspekcie zakazu niezgodnego ze wspólnym rynkiem nadużywania pozycji dominującej na znaczącej części wspólnego rynku, w zakresie, w którym może wpływać na handel między państwami członkowskimi. W przypadku, gdyby zarzuty PLL „LOT” miały się potwierdzić, mogło to oznaczać, że działanie PPL może ograniczać konkurencję pomiędzy korzystającymi z portu lotniczego Warszawa/Okęcie przewoźnikami krajowymi i przedsiębiorcami z państw członkowskich UE.

Praktyki ograniczające konkurencję zarzucane PPL były stosowane na lokalnym rynku obejmującym obszar portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Z portu tego wykonywane są, obok lotów krajowych, również loty międzynarodowe, mające charakter usług transgranicznych. Na terenie wszystkich polskich portów lotniczych na port Warszawa/Okęcie przypadało: w 1999 r.: 75,32% wszystkich pasażerów odprawionych w portach lotniczych na terenie Polski i 80,95% pasażerów odprawionych w ruchu międzynarodowym; w 2000 r.: 74,67% ogólnej liczby pasażerów i 80,63% pasażerów w ruchu międzynarodowym; 2001 r.: 74,34% pasażerów ogółem i 81,19% pasażerów w ruchu międzynarodowym; 2002 r.: 75,10% pasażerów ogółem i 82,36% pasażerów w ruchu międzynarodowym; 2003 r.: 72,56% pasażerów ogółem i 79,74% pasażerów w ruchu międzynarodowym; 2004 r.: 67,90% pasażerów ogółem i 72,77% pasażerów w ruchu międzynarodowym.

Jak wynika z tych danych, przeważająca większość transgranicznych lotniczych przewozów pasażerskich obsługiwanych w polskich portach lotniczych była wykonywana z portu lotniczego Warszawa/Okęcie. Znaczenie przedmiotowego portu jako głównego portu w Polsce, z którego wykonywane są operacje lotnicze o zasięgu transgranicznym, uzasadniało stanowisko, iż praktyka zarzucaną PPL – w przypadku jej potwierdzenia – może ograniczać

konkurencję na znaczącej części Wspólnego Rynku, które może wywierać wpływ na handel pomiędzy państwami członkowskim.

Wobec powyższych okoliczności decydując o zakresie postępowania w niniejszej sprawie, Prezes UOKiK stwierdził, iż kryterium określające zakres zastosowania art. 3 Rozporządzenia Rady zostało spełnione. W konsekwencji niniejsze postępowanie toczyło się również w sprawie zarzutu naruszenia przez PPL zakazu, o którym mowa w **art. 82 lit c TWE**, wskutek stosowania wobec partnerów handlowych nierównych warunków dostępu do świadczeń równoważnych i stwarzaniu im przez to niekorzystnych warunków konkurencji wskutek odmowy udostępnienia PLL „LOT” urządzeń kluczowych do prowadzenie działalności, tj. do terminalu Etiuda w Porcie Lotniczym Warszawa/Okęcie.

Zgodnie z powoływanym art. 82 lit c TWE nadużywanie pozycji dominującej na wspólnym rynku lub na znacznej jego części może polegać na stosowaniu wobec partnerów handlowych nierównych warunków do świadczeń równoważnych i stwarzaniu im przez to niekorzystnych warunków konkurencji. Z treści tego przepisu wynika, że dotyczy on różnicowania warunków świadczenia określonych usług w stosunku do poszczególnych przedsiębiorców. W doktrynie stwierdzono, że stwierdzenie występowania praktyki zdefiniowanej w tym przepisie wymaga zbadania i porównania co najmniej dwóch transakcji w kontekście możliwych istotnych różnic, przy czym dopuszczalne jest różnicowanie świadczeń oparte na obiektywnych przesłankach⁴⁸. Praktyka obejmuje też stosowanie nierównych (niejednorodnych) cen wobec poszczególnych kontrahentów przedsiębiorcy dominującego.

Na tle okoliczności faktycznych sprawy wyraźnie widać, że zarzucane PPL przez Wnioskodawcę naruszenie art. 82 lit c TWE nie miało miejsca. Nie można uznać, by PPL dopuścił się stosowania „do partnerów handlowych nierównych warunków do świadczeń równoważnych” z tej przyczyny, że dostęp wszystkich przewoźników lotniczych do terminalu Etiuda określały takie same warunki. Wprawdzie – czego Prezes UOKiK nie kwestionuje – warunki te sprawiały, że nie wszystkie operacje lotnicze mogły być obsługiwane w tym terminalu (a więc dochodziło do różnicowania). Jednak jeżeli uznać, że „świadczeniem równoważne” w rozumieniu przywoływanego przepisu jest możliwość dostępu przewoźnika lotniczego do terminalu Etiuda, to należy uznać, że w stosunku do wszystkich przewoźników lotniczych zastosowanie miały takie same warunki dostępu do terminalu, określone przez PPL w dokumencie wydanym przez Naczelnego Dyrektora PPL w dniu 29 kwietnia 2004 r., zatytułowanym „*Kryteria i procedura alokacji odpraw rejsów pasażerskich w Terminalu Etiuda*”. Wnioskodawca nie dowiódł natomiast, że PPL stosował zasady, które miały na celu odmowę udostępnienia terminalu Etiuda PLL „LOT”, a przez to zniekształcenie konkurencji na rynku.

Ze względów przywołanych wyżej, w części dotyczącej zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w sprawie nie może być także mowy – jak niezasadnie twierdził Wnioskodawca – o naruszeniu przez PPL art. 82 lit. c TWE wskutek odmowy dostępu do urządzeń kluczowych. Prezes UOKiK wykazał bowiem, że terminal Etiuda nie może być uznany za tego rodzaju urządzenie.

⁴⁸ A. Jurkowska (w:) A. Wróbel, K. Kowalik-Bańczyk, M. Szwarz-Kuczer (red.), *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Komentarz, Tom. 2*, Warszawa 2009, s. 443.

VIII. Podstawa umorzenia postępowania antymonopolowego

Ponieważ w wyniku niniejszego postępowania nie stwierdzono stosowania przez PPL praktyki ograniczającej konkurencję, stanowiącej naruszenie art. 82 lit. c TWE, zachodzą okoliczności uzasadniające umorzenie postępowania antymonopolowego w części dotyczącej tego zarzutu. Nie zostały bowiem spełnione warunki stwierdzenia przez krajowy organ antymonopolowy naruszenia zakazu ustanowionego w art. 82 lit. c TWE, wynikające z art. 5 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu.

Zgodnie z art. 35 Rozporządzenia nr 1/2003, Państwa Członkowskie muszą wyznaczyć organ lub organy ochrony konkurencji odpowiedzialne za stosowanie art. 81 i art. 82 TWE. Środki konieczne do nadania tym organom uprawnień do stosowania przepisów art. 81 lub 82 TWE musiały zostać podjęte do 1 maja 2004 r. W Polsce, zgodnie z art. 24 ust. 1a ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, do wykonywania zadań nałożonych na władze Państw Członkowskich UE na podstawie art. 84 i 85 TWE wyznaczony został Prezes UOKiK. W szczególności, Prezes UOKiK został wskazany jako właściwy organ ochrony konkurencji w rozumieniu art. 35 ww. Rozporządzenia.

W świetle art. 5 Rozporządzenia Rady organy ochrony konkurencji państw członkowskich mają uprawnienie do stosowania art. 81 i 82 TWE. Ten sam przepis wskazuje katalog decyzji, które może wydać organ ochrony konkurencji państwa członkowskiego stosując art. 81 lub 82 TWE, który ma charakter katalogu zamkniętego⁴⁹. Zgodnie z art. 5 Rozporządzenia organ antymonopolowy państwa członkowskiego może wydać wyłącznie następujące rodzaje decyzji: domagającą się zaprzestania naruszenia, zarządzającą środkami tymczasowe, akceptującą zobowiązania, nakładającą grzywny lub okresowe kary pieniężne lub inne kary przewidziane w krajowych przepisach prawa. Ponadto, zgodnie z ww. przepisem Rozporządzenia Rady, jeżeli na podstawie informacji, które posiadają organy ochrony konkurencji Państw Członkowskich, warunki ustanowienia zakazu nie zostały spełnione, mogą również zdecydować, że nie ma podstaw do działania z ich strony.

Art. 5 Rozporządzenia Rady nie przewiduje możliwości wydania przez organ ochrony konkurencji decyzji merytorycznych o niestwierdzeniu stosowania praktyki określonej w art. 81 lub 82 TWE. Brak jest takiego rodzaju decyzji w zamkniętym katalogu art. 5 Rozporządzenia. Wynika stąd, że w przypadku niestwierdzenia stosowania praktyki na podstawie art. 82 lit. c TWE, Prezes UOKiK jest zobowiązany postępowanie umorzyć. Inne rozstrzygnięcie stanowiłoby przekroczenie kompetencji wynikających ze wspólnotowego prawa konkurencji. Przepisy Rozporządzenia Rady, które wprowadziły zamknięty katalog decyzji organów krajowych w sprawach dotyczących art. 81 i 82 TWE, upoważniły krajowe organy ochrony konkurencji wyłącznie do wydania decyzji, o których mowa w art. 5 Rozporządzenia Rady. Organy te nie mogą natomiast rozstrzygać merytorycznie w wydawanych decyzjach administracyjnych o braku naruszenia art. 81 lub 82 TWE⁵⁰.

Potwierdzeniem powyższego stanowiska jest treść art. 11 ust. 4 Rozporządzenia Rady. Zgodnie z nim nie później niż na 30 dni przed przyjęciem decyzji nakazującej zaprzestanie naruszenia, akceptującej zobowiązania lub wycofującej stosowanie rozporządzenia o wyłączeniu grupowym, organy ochrony konkurencji Państw Członkowskich powiadomią

⁴⁹ K. Kohutek, *Komentarz do art. 5 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U.U.E.L.03.1.1)*, LEX/el. 2006, teza 5.

⁵⁰ Por. A. Jurkowska (w.): T. Skoczny, D. Miąsik, A. Jurkowska (red.), *op. cit.*, s. 1317.

o tym Komisję. Cytowany przepis nie przewiduje obowiązku notyfikacji projektu decyzji o braku stwierdzenia zaniechania stosowania praktyki ograniczającej konkurencję. Wynika to z faktu, że zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady organy antymonopolowe Państw Członkowskich nie są uprawnione do wydania takiej decyzji.

Do niniejszej decyzji nie ma zatem zastosowania art. 11 ust. 4 Rozporządzenia Rady. Przepis ten wyraźnie bowiem wskazuje rodzaje decyzji, które muszą być notyfikowane Komisji przed ich wydaniem. W katalogu zawartym w art. 11 ust. 4 Rozporządzenia Rady nie znalazła się decyzja o umorzeniu postępowania, ani o niestwierdzeniu stosowania praktyki.

W związku z powyższym postępowanie w zakresie podejrzenia naruszenia przez PPL art. 82 lit. c TWE należało umorzyć jako bezprzedmiotowe. Niedopuszczalne byłoby bowiem wydanie w tym zakresie decyzji merytorycznej.

W przepisach ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie uregulowano kwestii bezprzedmiotowości postępowania, odsyłając w tym zakresie do przepisów kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 105 k.p.a., gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania. W przypadku niniejszego postępowania, w zakresie podejrzenia naruszenia przez PPL art. 82 lit. c TWE zachodzi bezprzedmiotowość postępowania. Przedmiotem postępowania, zgodnie z brzmieniem art. 5 Rozporządzenia mogłoby bowiem być stwierdzenie stosowania praktyki, nałożenie kary pieniężnej, względnie akceptacja zobowiązań (na wcześniejszym etapie postępowania – zarządzenie środków tymczasowych).

Zgodnie z powyższym **należy uznać za uzasadnione umorzenie** postępowania antymonopolowego w sprawie podejrzenia naruszenie przez PPL art. 82 lit. c TWE.

Mając powyższe na względzie orzeka się, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów w zw. z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i w zw. 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 w Warszawie.

Z up. Prezesa
Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów

Otrzymują:

**Przedsiębiorstwo Państwowe
„Porty Lotnicze”**

ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa

Pan Cezary J. Nowakowski

Pełnomocnik spółki Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.

Kancelaria Radców Prawnych i Adwokatów

Nowakowski i Wspólnicy sp. j.

Al. Armii Ludowej 26

00-609 Warszawa