

20
WYROK

z dnia 10 maja 2010 r.

w sprawie z odwołania Stalexport Autostrada Małopolska S.A. przeciwko Prezesowi UOKiK
(Sygn. akt XVII Ama 92/08)

Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów - po rozpoznaniu w dniu 10 maja 2010 r. w Warszawie na rozprawie sprawy z odwołania Stalexport Autostrada Małopolska S.A. przeciwko Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ochronę konkurencji, na skutek odwołania Stalexport Autostrada Małopolska S.A. od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 25 kwietnia 2008 r., Nr RKT-9/2008:

I. oddala odwołanie,

II. zasądza od Stalexport Autostrada Małopolska S.A. na rzecz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów kwotę 720 zł (siedemset dwadzieścia złotych) tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

UZASADNIENIE

Decyzją Nr RKT-9/2008 z dnia 25 kwietnia 2008 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: Prezes UOKiK) na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów uznał za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów praktykę Stalexport Autostrada Małopolska S.A. polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku odpłatnego umożliwiania przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Katowice-Kraków poprzez narzucanie nieuczciwych cen za przejazd płatnym odcinkiem autostrady w wysokości określonej w cenniku opłat w czasie remontu tego odcinka autostrady powodującego znaczne utrudnienia w ruchu pojazdów i nakazał zaniechanie jej stosowania.

Ponadto pozwany Prezes UOKiK nałożył na powoda Stalexport Autostrada Małopolska S.A. karę pieniężną w wysokości 1.300.000 zł.

Odwołanie od powyższej decyzji złożyła Stalexport Autostrada Małopolska S.A. wnosząc o jej zmianę w całości poprzez uznanie, iż powód nie stosuje praktyki polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku odpłatnego umożliwiania przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Kraków-Katowice poprzez narzucanie nieuczciwych cen za przejazd płatnym odcinkiem autostrady w wysokości określonej w cenniku opłat w czasie remontu tego odcinka autostrady powodującego znaczne utrudnienia w ruchu, względnie o zmianę zaskarżonej decyzji w części dotyczącej nałożenia kary pieniężnej, poprzez uchylenie nałożonej kary, względnie jej znaczące obniżenie.

[...]

W odpowiedzi na odwołanie pozwany Prezes UOKiK wniósł o oddalenie odwołania w całości; oddalenie wniosków dowodowych powoda wskazanych w odwołaniu, jako powołanych na okoliczności, które były już przedmiotem postępowania antymonopolowego i które strona prezentowała w swoich wyjaśnieniach, a ponadto o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd ustalił, co następuje.

Bezspornym jest, że Stalexport Autostrada Małopolska S.A. jest koncesjonariuszem płatnej autostrady A-4 na odcinku Katowice -Kaków, wykonującym swoje prawa i obowiązki na podstawie koncesji udzielonej w dniu 15 marca 1997 r. decyzją Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz na podstawie Umowy Koncesyjnej z dnia 19 września 1997 r.

W dniu 21 marca 2005 r. Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zawarła z Ministrem Infrastruktury Aneks nr 5 do Umowy Koncesyjnej z dnia 19 września 1997 r., który dotyczył przystosowania autostrady A-4 na odcinku Katowice-Kaków, o długości 60,9 km, do wymogów płatnej autostrady oraz eksploatacji autostrady na tym odcinku.

Jednocześnie strony uzgodniły nowy, ujednolicony tekst Umowy Koncesyjnej.

Umowa Koncesyjna została zawarta na okres obowiązywania koncesji, tj. do dnia 15 marca 2027 r. Art. 10.1 i 10.2 Umowy Koncesyjnej stanowi, że po zakończeniu robót budowlanych Etapu I (przystosowanie do wymogów autostrady płatnej), z dniem 1 lutego 2000 r. koncesjonariusz zobowiązany będzie do rozpoczęcia eksploatacji i utrzymywania płatnej autostrady, w tym do poboru opłat za przejazd płatną autostradą od dnia 3 kwietnia 2000 r. do dnia wygaśnięcia lub cofnięcia Koncesji.

W ramach eksploatacji koncesjonariusz jest zobowiązany do zapewnienia w sposób nieprzerwany dostępu do płatnej autostrady i do zapewnienia jej przejezdności, z wyłączeniem sytuacji, kiedy ograniczenie dostępu może nastąpić z uwagi na niezbędne roboty budowlane. Koncesjonariusz zobowiązany został jednak do dołożenia starań w zakresie zminimalizowania okresu zamknięcia autostrady dla ruchu.

Art. 12.1 Umowy Koncesyjnej przewiduje prawo koncesjonariusza do ustalania oraz zmiany stawek za przejazd płatną autostradą zgodnie z załącznikiem do umowy koncesyjnej i przepisami w sprawie szczegółowych zasad ustalania i pobierania opłat za przejazdy autostradami płatnymi.

Załącznik nr 6 do umowy koncesyjnej określa maksymalne stawki opłat za przejazd autostradą: od dnia 1 stycznia 2006 r. stawki te wynoszą w każdym punkcie poboru, a więc przy wjeździe i przy zjeździe z autostrady po 6.50 zł dla kategorii pojazdu 1 i po 24.50 zł dla kategorii pojazdów 2,3,4,5.

Bezspornym jest, że w roku 2007 poszczególne odcinki autostrady, tj. pasy lub jezdnie ruchu były wyłączone z ruchu z powodu prac utrzymaniowych lub robót budowlanych. Bezspornym jest także, że w okresie wyłączenia z ruchu odcinka autostrady następowały w ruchu pojazdów utrudnienia, w szczególności wydłużenia czasu przejazdu.

Sąd ustalił także, że dla autostrady A-4 na odcinku pomiędzy Krakowem i Katowicami istnieją drogi równoległe. Żadna z tych dróg nie ma parametrów autostrady i nie są na nich pobierane opłaty. Droga na południe od autostrady została w kontrakcie uznana za konkurencyjną, co oznacza, że w razie ulepszenia standardu tej drogi, gdyby spowodowało to spadek przejazdów autostradą Stalexport mógłby domagać się odszkodowania.

Sąd oddalił wnioski powoda o dopuszczenie dowodu z przesłuchania świadka - na okoliczność mocy wiążącej Raportu dla koncesjonariusza, wpływu diagnozy stanu technicznego autostrady w 2005 r. na szacunkowe koszty prac remontowych w Raporcie NI, trybu częstotliwość i przyczyn zmian Raportu Technicznego w latach 2005-2009, zwłaszcza w odniesieniu do zakresu, harmonogramu planowanych robót remontowych, występowania wad ukrytych autostrady i ich wpływu na harmonogram robót, konsekwencji dla oceny wykonywania umowy koncesyjnej odstępstw w wykonywaniu umowy do zapisów w Raporcie NI, wpływu czynników zewnętrznych na zmiany harmonogramu robót w Raporcie NI, roli przejazdów technologicznych na zakres utrudnień w ruchu na autostradzie, sposobu uwzględniania w harmonogramie prac remontowych zawartym w raporcie NI, możliwości prowadzenia tych prac w poszczególnych okresach i wpływ rzeczywistych warunków na zmiany harmonogramu robót, metodologii wyłączania z ruchu odcinków autostrady zgodnie z zasadami sztuki, odzwierciedlonymi w Raporcie NI, zakresu obowiązków NI na tle umowy koncesyjnej i Raportu NI - w tym kwestii zmian organizacji ruchu w czasie remontów, możliwości prowadzenia prac remontowych, z uwagi na brak konkretnie oznaczonych faktów, które mają być przedmiotem dowodu.

Oddalone zostały z tych samych przyczyn wnioski o przesłuchanie świadka - na okoliczność charakteru prawnego Raportu Niezależnego Inżyniera i ustaleń w nim zawartych i o zobowiązanie strony pozwanej do przedstawienia sprawy wraz z postanowieniem kończącym postępowanie wyjaśniające w sprawie sygn. akt RK-400/08/04/HS.

Stosownie do treści art. 232 Kpc strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Wniosek dowodowy musi zatem zawierać ściśle oznaczenie faktów, które mają być przedmiotem dowodu, tak, aby mogła się do nich odnieść druga strona (art. 229 Kpc), a sąd miał możliwość oceny, czy dotyczą one faktów istotnych dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie (art. 227 Kpc) i czy zachodzi potrzeba przeprowadzenia takiego dowodu (art. 228-231 Kpc). Nie jest zatem dopuszczalne określenie we wniosku dowodowym wskazywanie jedynie tematyki zeznań świadka i pozostawienie mu inicjatywy w zakresie wskazywania faktów. Zważyć ponadto należało, że zeznania świadków miałyby w istocie dotyczyć ich ocen, a nie stwierdzenia konkretnego stanu rzeczy lub zdarzenia w określonym czasie i przestrzeni. Podkreślić należy, że powód jest reprezentowany przez pełnomocnika będącego radcą prawnym, a zatem brak jest podstaw do przypisywania zgłaszanym przez niego wnioskowi innej treści niż wyrażona.

Sąd oddalił również wniosek o dopuszczenie dowodu z przesłuchania świadków - na okoliczność zakresu praw i obowiązków powoda na tle umowy koncesyjnej, w tym dotyczących poziomu i obniżania opłat za przejazd autostradą jako zgłoszony ponad osnowę dokumentu. Prawa i obowiązki powoda na tle umowy koncesyjnej wynikają z treści złożonego dokumentu, którego treści powód nie kwestionuje, jak również nie wywodzi, że poszczególne jej zapisy nie odpowiadają woli i zamiarowi stron. Dowód ze świadków lub z przesłuchania stron przeciwko osnowie lub ponad osnowę dokumentu obejmującego czynność prawną może być dopuszczony, gdy ze względu na szczególne okoliczności sprawy sąd uzna to za konieczne (art. 247 Kpc), co w niniejszej sprawie nie ma miejsca.

Oddalony został także wniosek powoda o zobowiązanie strony pozwanej do przedstawienia dowodów w postaci korespondencji prowadzonej przez Prezesa UOKiK, jak i Delegaturę UOKiK w Katowicach z generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawach związanych z niniejszą sprawą i o dopuszczenie dowodów na okoliczność stanowiska GDDKiA w przedmiocie stawianych przez Prezesa UOKiK zarzutów, jako dotyczących faktów niemających znaczenia dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie. W ocenie Sądu, stanowisko GDDKiA nie ma znaczenia dla istoty sprawy, gdyż nie jest ono wiążące dla Prezesa UOKiK, ani nie usprawiedliwia stosowania zarzucanej praktyki ograniczającej konkurencję.

W tym stanie faktycznym Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Bezasadne są w szczególności zarzut naruszenia art. 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów w zw. z art. 13a, 18 ust. 2 pkt 1 i 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w zw. z art. 37a ust. 1-3a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, poprzez zastosowanie przepisów ustawy antymonopolowej do zleconych powodowi zadań Państwa w zakresie poboru opłat za przejazd autostradą i naruszenia art. 4 pkt 8 i art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, poprzez uznanie, że opłata za przejazd autostradą jest ceną w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, podczas gdy ma ona charakter daniny publicznej. Przedstawiona przez powoda w tym zakresie argumentacja jest wybiórcza i nie przystaje do treści powołanych przepisów. Stosownie do treści art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych do danin publicznych zalicza się: podatki, składki, opłaty, wpłaty z zysku przedsiębiorstw państwowych i jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, a także inne świadczenia pieniężne, których obowiązek ponoszenia na rzecz państwa, jednostek samorządu terytorialnego, państwowych funduszy celowych oraz innych jednostek sektora finansów publicznych wynika z odrębnych ustaw.

W sytuacji, gdy opłaty za przejazd autostradą pobiera spółka, która zawarła umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, na warunkach określonych w umowie (co ma miejsce w odniesieniu do powoda), stosownie do treści art. 37a ust. 1 ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, opłaty za przejazd autostradą pobrane przez spółkę stanowią jej przychód, z zastrzeżeniem ust. 2-4. Opłaty te nie stanowią zatem przychodu państwa, jednostek samorządu terytorialnego, państwowych funduszy celowych oraz innych jednostek sektora finansów publicznych, ale prywatnej spółki prawa handlowego. Brak jest zatem jakichkolwiek podstaw do uznania jej za daninę publiczną.

W świetle treści art. 37a ust. 1 ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym nie ma również wątpliwości, że opłata ta pobierana jest za przejazd przez spółkę eksploatującą autostradę. Jest to więc świadczenie wzajemne za usługę umożliwienia przejazdu (która to usługa stanowi przedmiot działalności gospodarczej powoda). Opłata jest więc ceną w rozumieniu art. 4 pkt 8 i art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zarzut naruszenia tych przepisów poprzez uznanie, że pobieranie opłaty za przejazd autostradą podlegają ocenie z punktu widzenia przepisu zakazującego pobieranie cen nieuczciwych jest oczywiście chybiony.

Zważywszy należyć dodatkowo, że opłaty za przejazd są opodatkowane podatkiem od towarów i usług (VAT) i stosownie do treści §17 pkt 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur i sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług, są dokumentowane dokumentem równorzędnym fakturze VAT.

Należy również podkreślić, że umowa koncesyjna z dnia 19 września 1997 r. w zał. 6 określa jedynie maksymalne wysokości pobieranych opłat, określane po 1 stycznia 2006 r. za pomocą mechanizmu waloryzacyjnego uwzględniającego wzrost inflacji, wzrost PKB i kursy walut. Tak określone stawki opłat mają charakter maksymalny, a określenie konkretnych opłat należy do wyłącznego uprawnienia powoda, który ma w tym zakresie pełną swobodę.

Bezasadny, a ponadto gołosłowny jest również zarzut naruszenia art. 233 §1 i 2 Kpc w zw. z art. 84 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez sprzeczność istotnych ustaleń z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego, a w rezultacie uznanie, że zapłata za przejazd jest ceną w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, podlegająca jej reżimowi. Powód nie wskazuje żadnych konkretnych dowodów, których ocena naruszałaby wymienione wyżej przepisy, zaś kwestia, czy zapłata za przejazd jest ceną w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stanowi ocenę prawną w oparciu o wykładnię art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, a nie ustalenie faktu. Sam fakt pobierania opłat za przejazd jest bezsporny. Dotyczy to również zarzutu naruszenia art. 233 §1 i 2 Kpc poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i dokonanie ich niewłaściwej oceny oraz sprzeczność istotnych ustaleń z treścią zebranego materiału dowodowego, a w rezultacie ustalenie, że pobierane przez powoda opłaty w czasie remontów mają charakter cen nieuczciwych. Ustalenie, że pobierane przez powoda opłaty w czasie remontów mają charakter cen nieuczciwych jest oceną prawną, a nie ustaleniem o charakterze faktycznym i jest rezultatem dokonanej wykładni prawa, a nie wynikiem oceny dowodów.

Całkowicie chybione są także zarzuty naruszenie art. 4 ust. 9 i 10 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez uznanie, że rynkiem właściwym w ujęciu produktowym jest rynek odpłatnego umożliwienia przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Kraków-Katowice i poprzez przyjęcie, że powód posiada pozycję dominującą na rynku.

Zgodnie z tymi przepisami, rynkiem właściwym jest rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. Pozycja dominująca oznacza zaś pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku właściwym przekracza 40%.

W ocenie Sądu, trafne jest stanowisko pozwanego, że dla odpłatnego umożliwienia przejazdu odcinkiem autostrady A-4 Katowice-Kraków brak jest substytutów. Autostrada płatna jest bowiem drogą o ściśle zdefiniowanych cechach w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz.116). W szczególności wymagania te stanowią, że autostrada płatna powinna posiadać m.in.: ogrodzony pas drogowy (§4), prędkość projektową 120 km./h (§7), dwie jezdnie, o co najmniej dwóch pełnych pasach ruchu (§9), pasy dzielące z barierą energochłonną (§22), bezkolizyjne węzły (§37). Poruszanie się po autostradzie jest możliwe z wyższą prędkością maksymalną, stosownie do art. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz.908). Powyższe cechy w istotny sposób odróżniają przejazd autostradą od przejazdu drogą publiczną nieposiadającą charakteru autostrady. Nadto cechą różniącą przejazd autostradą płatną od przejazdu inną drogą jest odpłatność.

Zdaniem Sądu, fakt, że konsumenci godzą się ponosić opłatę, której nie musieliby ponosić poruszając się innymi drogami daje podstawy do domniemania faktycznego, że nie uważają oni takich dróg za substytut płatnej autostrady. Należy też podkreślić, że umowa zawierała określenia „dróg konkurencyjnych”, jednak strony uważały, że faktyczną konkurencją mogą one stanowić dopiero po istotnym podniesieniu ich standardu.

Za substytut nie można również uznać wskazywanych przez powoda połączeń kolejowych, gdyż nie umożliwiają one podróżowania wraz z pojazdem, co istotnie odróżnia je produktowo.

Na tak określonym rynku właściwym powód posiada 100% udział, gdyż brak jest innego połączenia autostradowego pomiędzy Krakowem i Katowicami.

W ocenie Sądu, bezasadny jest również zarzut naruszenia art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez uznanie, że powód stosuje praktykę polegającą na narzucaniu nieuczciwych cen za przejazd odcinkiem autostrady w wysokości określonej w cenniku opłat w czasie remontu tego odcinka powodującego znaczne utrudnienia w ruchu. Należy bowiem z przedstawionych wyżej względów jednoznacznie odrzucić twierdzenia powoda o obowiązku pobierania opłat, gdyż zgodnie z zawartą umową ma on w tym zakresie swobodę ograniczoną jedynie maksymalną wysokością opłat za przejazd. Oznacza to, że może pobierać dowolną przez siebie ustaloną stawkę, a nawet nie pobierać jej wcale.

Zdaniem sądu, kluczowe znaczenie ma treść art. 37a ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, która pozwala pobierać opłaty za przejazd autostradą płatną, a więc drogą o ściśle zdefiniowanych parametrach. Brak cech określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, powoduje, że droga nie ma cech autostrady płatnej, a więc nie ma podstaw do pobierania opłat w ogóle.

Jeśli zatem we względu na konieczność przeprowadzenia remontów, konserwacji urządzeń lub innych prac związanych z eksploatacją autostrady, następują na poszczególnych odcinkach utrata wskazanych wyżej cech na poszczególnych odcinkach autostrady, to proporcjonalnie powinna zostać obniżona opłata za przejazd tym odcinkiem. Odpowiada to zasadzie ekwiwalentności świadczeń.

Działanie polegające na pobieraniu takich samych opłat za przejazd odcinkami autostrady płatnej w pełnej wysokości, w sytuacji, gdy istotne części jej odcinka nie odpowiadają normatywnym cechom autostrady płatnej, stanowi praktykę z art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W ocenie Sądu, nie ma wątpliwości, że zachowanie takie wynika z posiadania pozycji dominującej na rynku.

Wobec bezsporności faktów pobierania opłat w jednakowej wysokości, niezależnie od tego, czy i na jakiej przestrzeni, na poszczególnych odcinkach autostrady A-4 Katowice-Kraków prowadzone były roboty drogowe, powodujące ograniczenia w ruchu, skutkujące utratą cech autostrady płatnej, rozstrzygnięcie zawarte w zaskarżonej decyzji należało uznać za uzasadnione i trafne.

Za całkowicie chybiony należy uznać zarzut naruszenie art. 7 i 77 Kpa poprzez brak wyjaśnienia stanu faktycznego w sposób dostateczny, w sposób uzasadniający uznanie, że pobieranie przez powoda opłaty za przejazd autostradą są nieuczciwe. Postępowanie przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów w sprawach odwołań od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów toczy się według zasad sądowego postępowania pierwszoinstancyjnego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 1991 r., III CRN 120/91, OSNCP 1992, nr 5, poz. 87, postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 października 1998 r., I CKN 265/98, OSPiKA 2000, nr 5, poz. 68 i z dnia 11 sierpnia 1999 r., I CKN 351/99, OSNC 2000, Nr 3, poz. 47, Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 października 2002 r. I CKN 1465/00). Przekazanie przez Prezesa UOKiK odwołania wszczynają kontradiktoryjne postępowanie cywilne, gdyż poprzedzające je postępowanie administracyjne warunkowało jedynie dopuszczalność drogi sądowej.

Z powyższych względów zarzuty dotyczące przebiegu postępowania administracyjnego przed Prezesem UOKiK podlegają uwzględnieniu jedynie w takim zakresie, w jakim ich uwzględnienie uniemożliwiłoby pozostawienie jego decyzji w obrocie prawnym, nawet po ewentualnej reformie jej treści. Taka sytuacja może mieć miejsce w szczególności w sytuacjach, gdy decyzja zawiera niedające się usunąć uchybienia formalne lub gdy jest przedwczesna z uwagi na niepodjęcie w toku postępowania administracyjnego czynności, których przeprowadzenie przed sądem nie jest możliwe.

Ewentualne uchybienia w zakresie wyjaśnienia stanu faktycznego lub oceny dowodów nie mają w związku z tym istotnego znaczenia, gdyż strona odwołująca się ma bowiem możliwość w postępowaniu przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów zakwestionowania ustaleń faktycznych dokonanych przez Prezesa UOKiK, a także zgłoszenia wniosków dowodowych w zakresie faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy.

Podkreślić przy tym należy, że stosownie do treści art. 84 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, postępowanie dowodowe w postępowaniu przed Prezesem Urzędu (w zakresie nieuregulowanym tą ustawą), stosuje się odpowiednio art. 227-315 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego. A zatem, w pierwszym rzędzie, obowiązkiem strony jest wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne (art. 232 Kpc).

W ocenie Sądu, należy uznać za bezpodstawny zarzut naruszenia art. 106 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 111 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez nałożenia kary w wysokości niewspółmiernej do stopnia zawinienia powoda i uwzględniającej okoliczności sprawy. Powód jest przedsiębiorcą koncesjonowanym, a więc dysponuje pełną wiedzą co do własnej sytuacji prawnej oraz przysługujących mu uprawnień. Należy zatem przyjąć, że posiadał pełną świadomość, że pobiera opłaty za przejazd odcinkami autostrady, które na znacznych długościach nie posiadały minimalnych cech autostrady płatnej. Powód faktycznie wymuszał spełnienie świadczenia na użytkownikach, także w sytuacjach, gdy kwestionowali oni jakość świadczenia. Ponadto należy mieć na względzie, że zarzucana praktyka dotyczyła dużej ilości podmiotów, w tym znacznej grupy konsumentów. Wymierzoną karę należy więc uznać za wyjątkowo łagodną w stosunku do stopnia zawinienia, a także skutków stosowanej praktyki.

Z tych względów odwołanie należało oddalić (art. 479^{31a} Kpc). O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sporu, zasądzając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych (art. 98 Kpc).