



Prezes Urzędu Ochrony  
Konkurencji i Konsumentów  
Małgorzata Krasnodębska - Tomkiel



Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

DPR-073-33/11/AW

Warszawa, 25.11.2011 r.

**Pani**  
**Bożentyna Pałka-Koruba**  
**Wojewoda Świętokrzyski**

**Pan**  
**Radosław Mleczo**  
**Podsekretarz Stanu**  
**Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej**

W nawiązaniu do pisma z dnia 31 października 2011 r. (znak pisma: DDP-XX-4314-6-MS-MW/11) w sprawie Opinii nr 6 Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego (WKDS) w Kielcach z dnia 11 października w sprawie przeglądu tematów rozpatrywanych na forum dialogu w obszarze transportu publicznego, uprzejmie przekazuję następujące stanowisko.

Odnosnie do kwestii poruszonych w pkt 1. oraz pkt 2. przedmiotowej Opinii tj. ustaleń w przedmiocie docelowych siedzib zakładów linii kolejowych dokonywanych w ramach procesu restrukturyzacji PKP PLK oraz problemu czy ochrona pasażerów oraz kontrola przestrzegania przepisów porządkowych w pociągach i na obszarze kolejowym należeć powinna do Straży Ochrony Kolei czy policji i spółek ochraniarskich - pragnę zauważyć, iż zagadnienia te wykraczają poza zakres ustawowych kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji jako organu antymonopolowego, do którego zadań należy prowadzenie postępowań w sprawie praktyk ograniczających konkurencję, praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów oraz kontrola koncentracji przedsiębiorców na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 z późn. zm.).

Odnosnie do pkt 3. przedmiotowej Opinii oraz propozycji wprowadzenia trzymiesięcznego zwolnienia z opłat akcyzowych paliwa wykorzystywanego do przewozów pasażerskich, pragnę zauważyć, że tego typu zwolnienie może stanowić pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w szczególności, jeśli będzie miało charakter selektywny, tj. będzie dotyczyć wyłącznie niektórych przedsiębiorców prowadzących działalność w sektorze pasażerskiego transportu zbiorowego. Jednocześnie należy zauważyć, że nawet wówczas, gdy ze zwolnienia mogliby korzystać wszyscy przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie zbiorowego transportu pasażerskiego, w dalszym ciągu, nie można wykluczyć, że przedmiotowe zwolnienie będzie miało charakter selektywny. Trzeba



bowiem zaznaczyć, że zgodnie z utrwaloną linią orzecniczą Trybunału Sprawiedliwości UE oraz praktyką decyzyjną Komisji Europejskiej, dany środek ma charakter selektywny nie tylko w przypadku, gdy faworyzuje określonego przedsiębiorcę lub grupę przedsiębiorców, lecz również w sytuacji, gdy uprzywilejowuje jeden sektor gospodarki ponad drugim, np. faworyzuje jeden z rodzajów transportu. Można w tym względzie poczynić spostrzeżenie, że z przedmiotowego zwolnienia korzystałoby przede wszystkim przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie pasażerskich przewozów drogowych. W tym kontekście rozważenia wymaga, czy przedmiotowe zwolnienie nie będzie uprzywilejowywać transportu drogowego w stosunku do innych rodzajów transportu (rodzajów transportu korzystających z innych wyrobów energetycznych niż paliwo). Niezbędne byłoby zatem przeanalizowanie konsekwencji wprowadzenia przedmiotowego zwolnienia pod kątem przepisów o pomocy publicznej, co jednakże byłoby możliwe dopiero w momencie wypracowania konkretnych propozycji rozwiązań prawnych w tym zakresie.

2 powracam

Z p. PREZESA  
URZĘD OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
WICEPREZES  
Jarosław K...

Do wiadomości:

Trójstronna Komisja do Spraw Społeczno-Gospodarczych