

Lublin, dnia 14 marca 2000 r.

RLU – 562S – 15/310/99/SD

24
272

Urząd
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Delegatura w Lublinie
Wpłynęło/Wysłano dnia 15.03.2000
L dz

Decyzja Nr RLU - 4 / 2000

Na podstawie art. 104 k.p.a. i art. 8 ust. 1 w związku z art. 5 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz. U. z 1999 r. Nr 52 poz. 547), po rozpoznaniu sprawy wszczętej na wniosek L [REDAKTOWANE] Korporacji Komunikacyjnej Spółka z o.o. w L [REDAKTOWANE], Droga Męczenników Majdanka 74 przeciwko Zarządowi Powiatu Ś [REDAKTOWANE] reprezentowanego przez Starostwo Powiatowe w Ś [REDAKTOWANE] ul. Wyszyńskiego 15

nakazuje się

zaniechania stosowania praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji i eliminowaniu z tego rynku wnioskodawcy na skutek ograniczania możliwości korzystania z przystanków położonych przy drogach mających status dróg powiatowych.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 24 czerwca 1999 r. L [REDAKTOWANE] Korporacja Komunikacyjna, zwana dalej „Korporacją” poinformowała o podjęciu przez Zarząd Powiatu Ś [REDAKTOWANE], w imieniu którego występuje Starostwo Powiatowe w Ś [REDAKTOWANE], zwane dalej „Starostwem” działań mających na celu eliminację Korporacji z rynku pasażerskich usług przewozowych świadczonych na trasie z L [REDAKTOWANE] do Ś [REDAKTOWANE] przez K [REDAKTOWANE] i z powrotem. Ograniczanie dostępu do rynku świadczenia przewozów odbyło się poprzez zorganizowanie przez Starostwo w dniu 23 kwietnia 1999 r. przetargu, którego skutkiem pozytywnym dla przystępujących do tego przetargu będzie podpisanie przez Starostwo umów na korzystanie z przystanków autobusowych usytuowanych przy drogach powiatowych, a więc administrowanych przez Starostwo. Korporacja podniosła, że następstwem takich działań, do których powiat nie posiada ustawowego upoważnienia, jest wypowiedzenie dotychczasowym przewoźnikom warunków korzystania z przystanków i zaproszenie do podpisania nowej umowy tylko tych przewoźników, którzy przystąpili do przetargu. Odebrała to jako przeciwdziałanie kształtowania warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji.

Zobowiązana do skonkretyzowania swojego wniosku i wskazania naruszenia przepisu materialnego ustawy o przeciwdziałaniu /.../, jak również określenia zachowania jakiego żąda w razie stwierdzenia stosowania praktyki monopolistycznej, Korporacja zobowiązania tego nie wykonała.

W toku postępowania wyjaśniającego Starostwo sprecyzowało zasady przeprowadzonego przetargu, podkreśliło ideę utworzenia Powiatowych Przewozów Pasażerskich w celu zapewnienia funkcjonowania komunikacji powiatowej do gmin /małych miejscowości/ powiatu, których dotychczas żaden z przewoźników nie chciał obsługiwać. Przedstawiło też kserokopie zawartych umów na korzystanie z przystanków, będących sfinalizowaniem ogłoszonego przetargu.

Ponieważ zebrany w postępowaniu wyjaśniającym materiał, poszerzony o głosy konsumentów (pasażerów na linii I [redacted] – Ś [redacted]) i doniesienia prasowe (Dziennik Wschodni i Kurier Lubelski) stwarzały obraz konfliktu interesów konsumenta z poczynaniami administracji samorządowej stopnia powiatowego, to zważywszy podniesione przez Korporację okoliczności, w dniu 26 października 1999 r. zostało wszczęte przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie postępowanie administracyjne w sprawie stwierdzenia stosowania praktyki monopolistycznej w postaci ograniczenia przewoźnikom dostępu do przystanków usytuowanych przy drogach zarządzanych przez Starostwo.

Odpowiadając na zarzuty Korporacji, Starostwo podało że uważa je za bezpodstawne, ponieważ :

- po wejściu w życie reformy administracyjnej kraju i utworzeniu Powiatu Ś [redacted] zaszła pilna potrzeba stworzenia mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu dogodnego dojazdu do siedziby powiatu w Ś [redacted] siedziby województwa w I [redacted],
- analiza potrzeb przewozowych doprowadziła do wyznaczenia głównych linii komunikacji powiatowej oraz określenia częstotliwości kursowania autobusów,
- z uwagi na niewielkie zainteresowanie przewoźników obsługą odległych miejscowości powiatu, Zarząd Powiatu Ś [redacted] utworzył Powiatowe Przewozy Pasażerskie na bazie przewoźników obsługujących linię L [redacted] – Ś [redacted]
- w tym celu został przeprowadzony w trybie art. 70 –1 k.c. przetarg, a w toku postępowania przetargowego podane zostały nowe zasady korzystania z przystanków położonych przy drogach powiatowych, natomiast

dotychczasowe warunki zostały wypowiedziane wszystkim przewoźnikom. Korporacja, która zakwestionowała potrzebę przeprowadzania przetargu, utraciła możliwość korzystania z przystanków usytuowanych przy drogach powiatowych, nie posiada też skoordynowanego rozkładu jazdy na linii z I [redacted] do Ś [redacted].

- organizowanie przetargu nie miało na celu eliminowania z rynku jakiegokolwiek przewoźnika, czego przykładem jest funkcjonowanie na rynku komunikacji PKS. Oznacza to, że w razie gdyby Korporacja we właściwym czasie skoordynowała swój rozkład jazdy i zawarła umowę na korzystanie z przystanków położonych przy drogach powiatowych, to niezależnie od tego czy uczestniczyła w przetargu czy nie, mogłaby wykonywać swą działalność na dotychczasowej trasie,
- niepowodzenia Korporacji na rynku przewozowym wynikają z niestosowania się jej do obowiązującego prawa, a zwłaszcza przepisów ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób.

Ustosunkowując się do tak sformułowanych zarzutów Korporacja wyjaśniła, że :

- dla obsługi linii komunikacyjnej I [redacted] – Ś [redacted] przez K [redacted] posiada aktualny rozkład jazdy, uzgodniony i zatwierdzony przez Głównego Koordynatora Rozkładów Jazdy Polskiej Izby Gospodarczej, obowiązujący od dnia 29 października 1998 r. i zachowujący swą ważność obecnie na podstawie par. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz. U. Nr 159 poz. 1054), a żaden przepis prawa w takiej sytuacji nie nakazuje przewoźnikowi ponownego uzgadniania rozkładu jazdy,
- kwestionowała ideę przeprowadzania przez Starostwo przetargu na korzystanie z przystanków z uwagi na brak umocowania w przepisach prawa do jego przeprowadzania, a sam przetarg został odebrany przez Korporację jako wprowadzenie swojego rodzaju dodatkowej koncesji na usługi przewozowe,
- podstawą decyzji Urzędu Miejskiego – Wydziału Komunikacji w I [redacted] z dnia 30 września 1999 r. orzekającej cofnięcie zezwolenia Nr [redacted] dla Korporacji był zarzut nie posiadania skoordynowanego rozkładu jazdy. W tej sprawie Korporacja odwołała się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w I [redacted].

Pojawienie się w toku postępowania administracyjnego nowych okoliczności w postaci kwestionowania ważności rozkładów jazdy i cofnięcia /niewprawomocnie/ zezwolenia na wykonywanie przewozów stworzyło stan faktyczny wymagający uzyskania dodatkowych wyjaśnień i dowodów. Dlatego

pismem z dnia 10 stycznia 2000 r. Korporacja uzupełniła i zaktualizowała swoje wyjaśnienia, poprzez :

- informację, że uważając za nieprawomocną i pozbawioną oparcia w stanie faktycznym decyzję Urzędu Miejskiego w I [redacted] o cofnięciu zezwolenia, Korporacja posiadając prawidłowo ustalony rozkład jazdy, bez przerwy prowadzi działalność przewozową. Korzystanie z przystanków usytuowanych przy drogach powiatowych uzasadniła istnieniem wykładni pojęcia „przystanku”, dokonanej przez Dyрекcję Okręgową Dróg Publicznych w I [redacted] Zarząd Dróg Powiatowych w I [redacted], zgodnie z którym korzystanie przez przewoźników z przystanku jako części składowej drogi publicznej, nie wymaga oddzielnej zgody zarządcy drogi. Korporacja przedstawiła uzgodnienie i umowy na korzystanie z przystanków autobusowych na terenie miast Ś [redacted] i L [redacted],
- informację, że Wojewoda L [redacted] odmówił interwencji w sprawę ogłoszonego przez Zarząd Powiatu S [redacted] przetargu z uwagi na brak w tej sprawie uchwały, a więc aktu prawnego dającego podstawę do wydania rozstrzygnięcia nadzorczego stwierdzającego nieważność takiej uchwały,
- przedstawienie pliku korespondencji związanej z uzgodnieniem rozkładu jazdy i interwencjami składanymi w kwestii utrudniania wykonywania przewozów.

Starostwo jako uzasadnienie twierdzenia, że zorganizowani w formie Powiatowych Przewozów Pasażerskich przewoźnicy zabezpieczają potrzeby przewozów pasażerskich podało listę przewoźników i ilości wykonywanych kursów, a także pisma kierowane do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w L [redacted] jako koordynatora rozkładów jazdy, zawierające uzasadnienie braku potrzeby wprowadzania do przewozów kolejnych przewoźników.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie ustalił, co następuje :

Korporacja wykonuje usługę krajowego drogowego przewozu osób na podstawie zezwolenia Nr [redacted] wydanego na czas nieoznaczony przez Urząd Wojewódzki w I [redacted] w dniu 19 października 1998 r. na linię komunikacyjną Ś [redacted] – L [redacted] Dworzec PKP przez [redacted]. Usługa przewozu wykonywana jest na podstawie rozkładu jazdy, ważnego od dnia 1 października 1998 r., uzgodnionego na zasadach koordynacji w dniu 29 października 1998 r. z Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie. Ta wersja rozkładu jazdy bez zmian obowiązuje na tej linii także obecnie.

Przy wykonywaniu przewozu Korporacja korzysta z przystanków znajdujących się na terenie miasta L [redacted] na podstawie umowy z dnia 28

sierpnia 1998 r. Nr GR 93/1608/98, zawartej z Zarządem Miasta L... (ważnej do dnia 31 marca 2001 r.) oraz na terenie miasta Ś... z przystanków położonych przy drogach gminnych na podstawie uzgodnień dokonanych dnia 19 października 1998 r. z Zarządem Miejskim w Ś..., zawartych bezterminowo z upoważnienia Uchwałą Zarządu Miejskiego w Ś... Nr 90/32/98 z dnia 14 maja 1998 r.

Ta licząca 15 km linia przewozowa do dnia 31 grudnia 1998 roku przebiegała na terenie dwóch sąsiadujących ze sobą gmin miejskich L... i Ś... Wprowadzenie w życie z dniem 1 stycznia 1999 roku reformy administracji publicznej spowodowało, że linia ta przebiega obecnie po terenie administrowanym przez dwa powiaty ; Grodzki L... i Powiat Ś..., przy czym na terenie samego miasta Ś... przebiega po drogach gminnych administrowanych przez Zarząd Miejski w Ś..., a częściowo po drogach powiatowych administrowanych przez Starostwo Powiatowe w Ś... Przejęcie dróg nastąpiło na podstawie art. 103 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133 poz. 872), z zastrzeżeniem zawartym w ust. 5 stwierdzającym, że następca prawny dotychczasowego zarządu drogi publicznej wstępuje w jego prawa i obowiązki, w szczególności wynikające z zawartych umów i porozumień oraz decyzji administracyjnych. Dotyczy to także przystanków autobusowych będących częścią składową dróg publicznych. Zmiana podległości spowodowała, że obecnie pięć z ośmiu przystanków usytuowanych na terenie Powiatu Ś... znalazło się w administracji tego powiatu. Potrzeba stworzenia mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu dogodnego dojazdu do siedziby powiatu w Ś... i do L... spowodowała, że Zarząd Powiatu Ś... przeprowadził w dniu 23 kwietnia 1999 r. przetarg na "obsługę pasażerskich linii komunikacyjnych zabezpieczających potrzeby mieszkańców powiatu z możliwością wjazdu do L...". Warunki przedstawione stawającym do przetargu, a także odpowiedź udzielona przez Starostwo Korporacji pismem z dnia 12 maja 1999 r. znak: KT 5515/06/99 nie przewidywały wyciągnięcia konsekwencji wobec przewoźników wówczas już wykonujących przewozy, a nie stawających do przetargu.

Pismem z dnia 7 czerwca 1999 r. znak: KT 5515/12/99 Korporacja powiadomiona została o wypowiedzeniu przez Starostwo warunków korzystania z przystanków usytuowanych na terenie Powiatu Ś... wraz z informacją, że przewoźnicy, którzy brali udział w przetargu zostaną zaproszeni do podpisania umowy upoważniającej do korzystania z przystanków.

Następnie w dniu 9 lipca 1999 r. Zarząd Powiatu Ś... zawarł z przewoźnikami wyłonionymi na przetargu ustnym w dniu 23 kwietnia 1999 r. umowy, przy czym przedmiotem tych umów stosownie do par. 2 są „usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych Powiatu Ś...”. Sprawa korzystania z przystanków autobusowych ma tu znaczenie drugorzędne i została zawarta w par. 5

precyzującym obowiązki Powiatu. Konsekwencją tak zawartych umów było utworzenie 12 lipca 1999 r. Powiatowych Przewozów Pasażerskich i skoordynowanie z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w I [REDACTED] nowych rozkładów jazdy eliminujących Korporację z rynku przewozów. Brak umowy na korzystanie z przystanków położonych przy drogach powiatowych zaważył na uznaniu przez Starostwo, że Korporacja nie posiada skoordynowanego rozkładu jazdy i wystąpienia w związku z tym o cofnięcie zezwolenia na świadczenie przewozów. Decyzja w tym ostatnim przedmiocie została uchylona przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w I [REDACTED], które uznało za bezpodstawny zarzut braku skoordynowanego rozkładu jazdy po stronie Korporacji.

Obserwacja doniesień prasowych oraz poglądy zawarte w skargach konsumentów pozwalają stwierdzić istnienie rozdzwienku, między słusznymi interesami pasażerów a działaniami Starostwa, których skutkiem jest eliminacja z rynku przewoźnika świadczącego tanią i jakościowo dobrą usługę przewozową.

Mając powyższe na uwadze Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie zważył, co następuje :

Usługę wykonywania krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi reguluje ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz. U. Nr 141 poz. 942 ze zm.). Usługa ta świadczona przez Korporację na trasie I [REDACTED] – Ś [REDACTED] i z powrotem podlega zatem rygorom określonym w tej ustawie. Przedsiębiorca świadczący usługi przewozu osób oprócz zezwolenia na zarobkowy przewóz osób, stosownie do art. 11 ust. 3 powołanej ustawy powinien posiadać uzgodniony rozkład jazdy oraz ustalone z właścicielami przystanków zasady korzystania z tych obiektów. Usługa zatem zarobkowego przewozu osób materializuje się na rynku, którego istotą jest możliwość korzystania z przystanków usytuowanych przy drogach, po których przemieszczają się pojazdy samochodowe świadczące usługę przewozu. Od dnia 1 stycznia 1999 roku na podstawie art. 103 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133 poz. 872), niektóre dotychczasowe drogi krajowe i wojewódzkie określone przez Radę Ministrów, w tym droga pokrywająca się po części z trasą komunikacyjną I [REDACTED] – Ś [REDACTED], stały się drogami powiatowymi. Wykonywanie określonych ustawami zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu i dróg publicznych określone w art. 4 pkt. 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91 poz. 578) i art. 52 ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej w związku z reformą ustrojową państwa (Dz. U. Nr 106 poz. 668) zaliczone zostało do

kompetencji samorządu powiatowego. Przebiegająca zatem na terenie Powiatu Ś [redacted] droga wiodąca z L [redacted] do Ś [redacted] przez K [redacted] stała się drogą powiatową, a Zarząd Powiatu Ś [redacted] reprezentowany przez organ wykonawczy Starostwo Powiatowe, stał się monopolistą naturalnym w zakresie zarządzania drogami powiatowymi. Zarządza zatem i położonymi przy tych drogach przystankami, stanowiącymi rynek relewantny dla stosunków danego rodzaju. Tym rynkiem relewantnym jest możliwość dysponowania, a zatem i udostępniania do korzystania przystanków przewoźnikom. Starostwo powiatowe mogące prowadzić działalność gospodarczą o charakterze użyteczności publicznej na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym podlega na podstawie art. 2 pkt. 1 przepisom ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. o przeciwdziałaniu /.../. Posiadanie przez Starostwo w zakresie możliwości dysponowania drogami powiatowymi i położonymi przy nich przystankami pozycji monopolistycznej określonej w art. 2 pkt. 6 ustawy o przeciwdziałaniu /.../, będącej kwalifikowaną postacią pozycji dominującej na rynku przystanków autobusowych, przesądza o możliwości uznania za praktykę monopolistyczną zachowań określonych w art. 5 ust. 1 ustawy o przeciwdziałaniu/.../.

Wykonująca usługę przewozu osób na trasie L [redacted] – Ś [redacted] Korporacja, korzystała z przystanków pozostających w dyspozycji Zarządów Miast L [redacted] i Ś [redacted] i od dnia 1 stycznia 1999 r. mających status dróg gminnych, na podstawie zawartych umów. Po tej dacie z racji uzyskanego monopolu naturalnego częścią przystanków na tej trasie zarządzać zaczęło Starostwo. Jako administrator dróg i przystanków Starostwo ogłosiło nieograniczony przetarg pisemny (a przeprowadziło przetarg ustny) na „Obsługę pasażerskich linii komunikacyjnych zabezpieczających potrzeby mieszkańców Powiatu z możliwością wjazdu do L [redacted]”. Warunki stawiane przez Starostwo sformułowane zostały w ten sposób, że sugerowały chęć rozpoznania organizacji przewozów pasażerskich. Jedynym władczym elementem podanym przez Starostwo było stwierdzenie, że : „skutkiem wygrania przetargu będzie podpisanie Umowy”, bez sprecyzowania przedmiotu przyszłej umowy. Nie ma też w nich stwierdzenia, że przedmiotem przetargu, czy też później zawartej umowy będzie możliwość korzystania z przystanków położonych przy drogach powiatowych.

Na uwagi Korporacji zgłoszone w związku z ogłoszonym przetargiem, Starostwo już po jego przeprowadzeniu odpowiedziało (w dacie 12 maja 1999 r.), że przetarg „miał za zadanie zachęcić przewoźników nowych linii komunikacyjnych”. Korporacja prowadząca działalność przewozową na podstawie uzgodnionych rozkładów jazdy i korzystająca z przystanków na podstawie zawartych umów, taką odpowiedź potraktować mogła jako zachowanie status quo.

Tymczasem pismem z dnia 7 czerwca 1999 r. Starostwo wypowiedziało nie istniejącą umowę korzystania z przystanków ze skutkiem na dzień 14 czerwca 1999 r. i informacją, że do podpisania nowej umowy zostaną

zaproszeni tylko uczestnicy przetargu. Brak konsekwencji w działaniach Starostwa ujawnia się w postępowaniu wobec PKS, który nie uczestniczył w przetargu, nie wypowiedziano mu umowy i nie zawarto nowej umowy.

Z udzielonych przez Starostwo wyjaśnień (pismo z dnia 9 listopada 1999 r.) i zawartych w dniu 9 lipca 1999 roku pięciu umów z przewoźnikami, stawającymi w dniu 23 kwietnia 1999 r. do przetargu ustnego, a którym warunki podano w toku przetargu, wynika jednoznacznie fakt utworzenia Powiatowych Przewozów Pasażerskich i określenia przedmiotu umowy jako świadczenia regularnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych Powiatu Ś[redzka]. Obowiązkiem drugoplanowym jest zapewnienie korzystania z przystanków „na terenie Powiatu Ś[redzka]”. Te działania Starostwa pozostawiły Korporację poza możliwością przystąpienia do Powiatowych Przewozów Pasażerskich i uzyskania zgody na korzystanie z przystanków usytuowanych przy drogach powiatowych, a nie „na terenie Powiatu Ś[redzka]”, co jest określeniem szerszym o drogi gminne i niezgodnym z przepisami prawa.

Innym elementem eliminującym z rynku przewozów jest żądanie od Korporacji dodatkowego skoordynowania rozkładów jazdy, przy czym Starostwo wysuwa na pierwszy plan posiadanie rozkładu jazdy jako warunku korzystania z przystanków. Tymczasem wprowadzona w art. 2 ustawy – Prawo przewozowe ustawą kompetencyjną z dnia 24 lipca 1998 r. (Dz. U. Nr 106 poz. 668) zmiana ustala, że organem właściwym dla koordynacji rozkładów jazdy na linii przebiegającej przez dwa powiaty (L[ubelski] i Ś[redzka]) jest samorząd województwa. Dla województwa lubelskiego jest nim Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w L[ubelski].

Z racji łączenia problemu ważności rozkładów jazdy Korporacji na linii L[ubelski]-Ś[redzka], podnoszonego jako znaczący przez Starostwo w aspekcie umożliwiania korzystania z przystanków przy drogach powiatowych, problem ten został przez Urząd dodatkowo rozważony.

Okazało się, że Korporacja w dniu 26 maja 1999 roku przedstawiła w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w L[ubelski] rozkład jazdy w wersji uzgodnionej na zasadach koordynacji w dniu 29 października 1998 r, z Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie. Przesądza to o zachowaniu ważności tego rozkładu jazdy do czasu wprowadzenia w nim zmian na podstawie par. 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz. U. Nr 159 poz. 1054). W tym stanie rzeczy rozkład jazdy służył jako pretekst do uzasadnienia odmowy udostępnienia przystanków.

Twierdzenia Starostwa, że rozkład jazdy Powiatowych Przewozów Pasażerskich zaspokaja potrzeby komunikacyjne pasażerów na linii L[ubelski]-Ś[redzka] i przy pomocy autobusów obsługuje par kursów oznaczają powrót

do bardzo złej organizacji przewozów. Pozostają one w jaskrawej sprzeczności z opiniami wyrażonymi w doniesieniach prasowych i interwencjami konsumentów, zaniepokojonych zamiarem odsunięcia od wykonywania przewozów autobusów Korporacji tzw. „żółtków”. Dopiero bowiem powiększenie liczby autobusów o 100% zapewnia dobre warunki podróżowania na tej trasie, tak jak jest to realizowane obecnie.

Korespondencja Starostwa kierowana do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w L [REDAKTOR] zawiera stwierdzenia nakierowane na przeciwdziałanie wprowadzaniu na rynek przewoźników konkurencyjnych, i tak :

- w piśmie z dnia 8 września 1999 r., znak : KT 5515/53/99 podaje, że zorganizowana przez Starostwo Powiatowa Komunikacja Pasażerska w pełni zaspokaja potrzeby przewozów pasażerskich, a „wprowadzanie na rynek kolejnych przewoźników na trasach obsługiwanych przez tę komunikację – byłoby nieuzasadnione”,
- Starostwo argumentem nie mieszczącym się do zatok przystankowych kilku autobusów uzasadnia, że „częstotliwość kursowania autobusów jest najbardziej optymalna”, zatem negatywnie opiniuje możliwość dopuszczenia do korzystania przez innych przewoźników z przystanków,
- szczególnie pretensje kieruje Starostwo pod adresem Korporacji używając argumentu braku umowy na korzystanie z przystanków położonych przy drogach powiatowych i braku skoordynowanych rozkładów jazdy stwierdzając, że wykonywanie przez Korporację przewozów „destabilizuje funkcjonowanie komunikacji w ogóle”,
- opinie odnoszące się do koordynacji rozkładów jazdy, zgłaszane przez Starostwo pod adresem Korporacji, nie dość, że negatywne w treści, to zawierają kategoryczne stwierdzenia o „wykluczeniu możliwości wprowadzenia na linię L [REDAKTOR] – Ś [REDAKTOR] bez zgody Starostwa innego przewoźnika”.

Tak sformułowane opinie Starostwa są bardzo odległe od zawartej w art. 4 uat. 1 pkt. 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91 poz. 578) klauzuli generalnej upoważniającej powiat do wykonywania określonych ustawami zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu i dróg publicznych. Starostwo usiłuje w sposób administracyjny sterować przewozami pasażerskimi, zamiast pozostawienia rynkowi możliwości ukształtowania się zapotrzebowania na usługi pasażerskie. Tylko bowiem rynek popytu i podaży na usługi przewozowe jest miernikiem regulującym ilość kursujących na danej linii autobusów, nie zaś ingerencje urzędnicze. Wolna konkurencja oznacza otwarty dostęp do rynku (w postaci możliwości korzystania z przystanków) na równych prawach dla wszystkich przedsiębiorców. Charakteryzuje się rywalizacją przedsiębiorców o to, aby w drodze oferowania niższych cen i lepszych warunków stworzyć lepsze

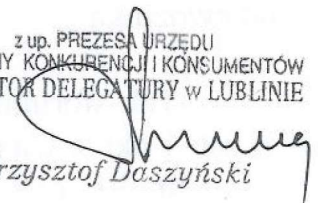
możliwości odbioru usługi przez pasażerów (konsumentów). Regulujące tę rywalizację mechanizmy rynkowe działają efektywniej, gdy na rynku istnieje większa liczba przedsiębiorców. Działania sprzeczne z tymi tendencjami Urząd obserwował w odniesieniu do Korporacji i rynku przewozów właśnie na trasie L [redacted] – Ś [redacted] w postępowaniach antymonopolowych zakończonych trzema prawomocnymi decyzjami o numerach : RLU 2,4 i 25 z 1998 roku, nie stwierdzających istnienia w działalności Korporacji praktyk monopolistycznych. Podejmowanie przez Starostwo działań eliminujących z rynku Korporację, odbierając jej możliwość korzystania z przystanków, świadczy o stwarzaniu barier ograniczających konkurencję i rywalizację przedsiębiorców w oferowaniu jak najtańszych i najsprawniej realizowanych przewozów pasażerskich. Oznacza to stwarzanie przez Starostwo działań i warunków ograniczających bądź przeciwnych rozwojowi konkurencji wśród przedsiębiorców i stanowi naruszenie art. 5 ust. 1 pkt. 1 ustawy o przeciwdziałaniu. Zakazanie stosowania takich praktyk leży w interesie tak przedsiębiorców jak i konsumentów. Z tych przyczyn orzeczono jak w sentencji.

Od decyzji niniejszej przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Antymonopolowego, w terminie dwutygodniowym od daty doręczenia decyzji, za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie.

Otrzymują:

1. Starostwo Powiatowe w Ś [redacted]
ul. Wyszyńskiego 15
[redacted] Ś [redacted]
2. L [redacted] Korporacja Komunikacyjna Sp. z o.o.
Droga Męczenników Majdanka 74
[redacted] L [redacted]

z up. PREZESA URZĘDU
OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DYREKTOR DELEGATURY w LUBLINIE


Krzysztof Daszyński