

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

---

40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a  
Tel./Fax (0-32) 256-46-96, Tel/Fax (0-32) 255-26-47, Tel./Fax (0-32) 255-44-04  
E-mail: katowice@uokik.gov.pl

---

Katowice, dnia 17.01.2003r.

RKT-560-s-09/02/MF

**DECYZJA Nr RKT-05/2003**

I. Na podstawie art. 104 k.p.a. i art. 28 ust. 6 oraz art. 9 w związku z art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360), po rozpatrzeniu sprawy wszczętej z urzędu oraz na wniosek z dnia 20.08.2002r. uzupełniony pismem z dnia 16.09.2002r. wniesiony przez Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. w Żorach przeciwko Gminie Rybnik i Gminie Żory, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **uznaje się**, że działania w/w przedsiębiorców stanowią praktykę ograniczającą konkurencję i **nakazuje się zaniechanie** stosowania w/w praktyki polegającej na zawarciu przez w/w Gminy porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten sposób, że przedsiębiorcy którzy nie wygrają lub nie przystąpią do przetargu organizowanego przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą mogli prowadzić działalności w zakresie przewozu osób na tych liniach komunikacyjnych.

II. Na podstawie art. 104 k.p.a. i art. 28 ust. 6 oraz art. 10 w związku z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360), po rozpatrzeniu sprawy wszczętej z urzędu przeciwko Gminie Rybnik i Gminie Żory, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **uznaje się**, że działania w/w przedsiębiorców stanowią praktykę ograniczającą konkurencję i **stwierdza się zaniechanie** stosowania w/w praktyki polegającej na zawarciu przez w/w Gminy porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na stosowaniu w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten sposób, że przedsiębiorcy którzy wygrają przetargi organizowane przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą zobowiązani do wnoszenia opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych stanowiących własność w/w Gmin.

III. Na podstawie art. 104 k.p.a. oraz art. 28 ust. 6 i art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360), po rozpatrzeniu sprawy wszczętej z urzędu oraz na wniosek z dnia 20.08.2002r. uzupełniony pismem z dnia 16.09.2002r. wniesiony przez Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. w Żorach w związku z dopuszczeniem się naruszenia zakazów określonych w art. 5 ust 1 pkt 4 i

6 w/w ustawy, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **nakłada się** na Gminę Rybnik karę pieniężną w wysokości 14 070,7 PLN (słownie: czternaście tysięcy siedemdziesiąt złotych siedemdziesiąt groszy), co stanowi równowartość 3 500 euro, płatną do Budżetu Państwa.

IV. Na podstawie art. 104 k.p.a. oraz art. 28 ust. 6 i art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360), po rozpatrzeniu sprawy wszczętej z urzędu oraz na wniosek z dnia 20.08.2002r. uzupełniony pismem z dnia 16.09.2002r. wniesiony przez Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. w Żorach w związku z dopuszczeniem się naruszenia zakazów określonych w art. 5 ust 1 pkt 4 i 6 w/w ustawy, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **nakłada się** na Gminę Żory karę pieniężną w wysokości 6 030,3 PLN (słownie: sześć tysięcy trzydzieści złotych trzydzieści groszy), co stanowi równowartość 1 500 euro, płatną do Budżetu Państwa.

V. Na podstawie art.28 ust. 6 oraz art. 75 w związku z art. 72 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360) w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów po przeprowadzeniu postępowania wszczętego z urzędu oraz na wniosek z dnia 20.08.2002r. uzupełniony pismem z dnia 16.09.2002r. wniesiony przez Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. w Żorach przeciwko Gminie Rybnik i Gminie Żory, **postanawia się nakazać** w/w przedsiębiorcom ponieść koszty niniejszego postępowania w następujący sposób:

- Gmina Rybnik uiścić kwotę 13 PLN (trzynaście złotych) płatną do Budżetu Państwa,
- Gmina Żory uiścić kwotę 13 PLN (trzynaście złotych).płatną do Budżetu Państwa, tytułem zwrotu kosztów postępowania w w/w sprawie.

VI. Na podstawie art. 75 w związku z art. 69 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319; z 2001r. Nr 110, poz. 1189, Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002r. Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360) w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **postanawia się nakazać** Gminie Rybnik i Gminie Żory uiszczenie solidarnie na rzecz Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. os. w Żorach, tytułem zwrotu kosztów postępowania kwoty: 500 PLN (słownie: pięćset złotych).

### **Uzasadnienie**

W dniu 23.05.2002r. w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej Organem Antymonopolowym) na podstawie art. 43 ust. 1 oraz art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (zwana dalej ustawą antymonopolową) wszczęte zostało z urzędu postępowanie wyjaśniające w sprawie zawarcia przez Gminę Rybnik i Gminę Żory porozumienia ograniczającego konkurencję, którego celem jest wyeliminowanie konkurencji na rynku zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi (sygn. akt. RKT-560-w-03/02/MF).

W toku tego postępowania Gmina Żory stwierdziła (karta nr 18 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF), że dla realizacji pasażerskiej komunikacji lokalnej pomiędzy Żorami i Rybnikiem Rada Miasta Żory podjęła uchwałę w sprawie zatwierdzenia zasad współpracy z miastem Rybnik przy organizacji transportu lokalnego w formie porozumienia komunalnego. Zgodnie z zapisem § 2 i § 3 porozumienia przetarg na obsługę części linii w zakresie komunikacji relacji Żory - Rybnik przeprowadzi Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju (zwany dalej MZK), jako organizator przedmiotowego transportu działający w imieniu

Gminy Żory. Powyższy przetarg zostanie zorganizowany oddzielnie dla autobusów i oddzielnie dla minibusów. Głównym kryterium oceny stanowić będzie cena za wozokilometr. Z uwagi na to, że kursy realizowane będą w oparciu o bilety wydane przez organizatorów, dochody z prowadzonej komunikacji wpływać będą na ich rachunek, natomiast przewoźnik będzie wystawiał fakturę za zrealizowane kursy. Każdy przewoźnik ma możliwość wzięcia udziału w przetargu bądź indywidualnie, bądź poprzez umowę z innym przewoźnikiem. Rezygnacja z przystąpienia do przetargu nie uniemożliwia wykonywania lub podjęcia wykonywania przewozów na innych liniach np. do Katowic, Pszczyny, Jastrzębia, czy Wodzisławia Śląskiego. Możliwe jest również wykonywanie kursów do Rybnika z uwzględnieniem trasy przez Rój i Świerklany. Gmina Żory wspólnie z Gminą Rybnik do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w Katowicach złożyły wniosek o koordynację rozkładu jazdy na liniach komunikacyjnych Żory - Rybnik i Rybnik – Żory.

W toku postępowania wyjaśniającego Gmina Rybnik stwierdziła (karta nr 27 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF), że wspólnie z Gminą Żory zawarła porozumienie komunalne na realizację transportu zbiorowego na linii Rybnik – Żory. Przewoźnicy, którzy nie wezmą udziału w przetargu na obsługę w/w linii komunikacyjnej lub też nie zostaną w nim wybrani, nie będą mogli prowadzić działalności na tej linii. Podstawę prawną takiego działania miałyby stanowić § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2000r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz.U. Nr 82, poz. 933), który dotyczy zabezpieczenia potrzeb przewozowych na danej linii, jak również jakości i standardu świadczonych usług.

W dniu 27.06.2002r. zostało wszczęte z urzędu postępowanie antymonopolowe w sprawie zawarcia przez Gminę Rybnik i Gminę Żory porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten sposób, że przedsiębiorcy którzy nie wygrają lub nie przystąpią do przetargu organizowanego przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą mogli prowadzić działalności w zakresie przewozu osób na tych liniach komunikacyjnych, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy antymonopolowej (karty nr 1-2 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

W dniu 08.08.2002r. z urzędu rozszerzono w/w postępowanie antymonopolowe o zarzut zawarcia przez Gminę Rybnik i Gminę Żory porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na stosowaniu w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten sposób, że przedsiębiorcy którzy wygrają przetargi organizowane przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą zobowiązani do wnoszenia opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych stanowiących własność w/w Gmin, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 4 w/w ustawy (karta nr 31 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Powyższe postępowanie antymonopolowe prowadzone było pod sygnaturą akt RKT-560-s-04/02/MF.

30.09.2002r. na wniosek z dnia 20.08.2002r. uzupełniony pismem z dnia 16.09.2002r. wniesiony przez Dariusza H. oraz Jarosława R. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „BOSS” Usługi Transportowo – Przewozowe s.c. w Żorach (zwani dalej Wnioskodawcami) oraz Stanisława M. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Usługi Transportowe w Żorach, Organ Antymonopolowy wszczął postępowanie antymonopolowe w sprawie zawarcia przez Gminę Rybnik i Gminę Żory porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten

sposób, że przedsiębiorcy którzy nie wygrają lub nie przystąpią do przetargu organizowanego przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą mogli prowadzić działalności w zakresie przewozu osób na tych liniach komunikacyjnych, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 6 w/w ustawy (sygn. akt RKT-560-s-09/02/MF- karty nr 39-40).

Zarzut postawiony przez Wnioskodawców Gminie Rybnik i Gminie Żory jest identyczny z jednym z zarzutów postawionych w/w Gminom w toku prowadzonego z urzędu postępowania antymonopolowego o sygn. akt RKT-560-s-04/02/MF. Tak więc, w tym zakresie przedmiot obydwu postępowań jest tożsamy, a informacje i dowody przedstawione przez Wnioskodawców, jak i zgromadzone w toku postępowania antymonopolowego prowadzonego z urzędu uzupełniają się i mogą zostać wykorzystane do rozstrzygnięcia zarzutu zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy antymonopolowej.

W związku z faktem, iż zarzut Wnioskodawców opiera się na tej samej podstawie prawnej i faktycznej oraz zasadę ekonomiki procesowej, postępowania antymonopolowe - wszczęte z urzędu (sygn. akt RKT-560-s-04/02/MF) i z wniosku Wnioskodawców, postanowieniem z dnia 30.09.2002r. zostały połączone do wspólnego rozpoznania i w dalszym ciągu były prowadzone pod wspólną sygn. akt RKT-560-s-09/02/MF (karta nr 41 akt o sygn. RKT-560-s-09/02/MF).

Wnioskodawcy we wniosku stwierdzili (karty nr 1-2 akt o sygn. RKT-560-s-09/02/MF), że zajmują się regularnym przewozem osób pojazdami samochodowymi na trasie Żory – Rybnik – Żory. Działalność przewozową prowadzili w oparciu o skoordynowany rozkład jazdy przez Zarząd Województwa Śląskiego. 04.07.2002r. koordynator wydał decyzję administracyjną w której odmówił dokonania postulowanej przez Wnioskodawców aktualizacji rozkładu jazdy. W uzasadnieniu decyzji Zarząd Województwa Śląskiego powołał się na negatywną opinię Gminy Rybnik. Negatywna opinia Gminy Rybnik wynikała z faktu zawarcia z Gminą Żory porozumienia w sprawie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego na linii komunikacyjnej pomiędzy Żorami i Rybnikiem. Zdaniem Wnioskodawców teoretycznie porozumienie zawarte pomiędzy w/w Gminami oraz działania przez nie podejmowane dla jego wykonania nie miały skutkować eliminacją aktualnie działających przewoźników. W praktyce jednak przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani w przetargu zorganizowanym przez Gminy nie będą mogli prowadzić działalności przewozowej.

Zarządy Gmin będą bowiem blokować działalność pozostałych niezależnych przewoźników poprzez negatywne opiniowanie ich rozkładów jazdy. W konsekwencji negatywnej opinii rozkłady takie nie będą uzgodnione przez samorządy Żor i Rybnika i z tej to przyczyny Zarząd Województwa Śląskiego wydawać będzie decyzje odmowne w sprawie koordynacji rozkładów jazdy niezależnych przewoźników, co skutkować będzie eliminacją ich z rynku przewozów. Zdaniem Wnioskodawców potwierdzeniem powyższych twierdzeń stanowi decyzja Zarządu Województwa Śląskiego o odmowie zmian rozkładów jazdy, a także pismo Gminy Rybnik z dnia 18.07.2002r. (karty nr 3 i 6).

W toku postępowania antymonopolowego Gmina Żory stwierdziła (karty nr 3-4 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF), że zarzut porozumienia ograniczającego konkurencję o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 6 nie jest uzasadniony. Gminy Żory i Rybnik postanowiły uruchomić linię transportu lokalnego mającą stanowić alternatywę dla usług świadczonych przez dotychczasowych przewoźników. Nowa linia zgodnie z intencją Gmin miała w pełniejszy sposób zaspokajać potrzeby mieszkańców. Wolą Gmin nie było uniemożliwienie świadczenia usług na linii Rybnik – Żory innym przewoźnikom. Gmina Żory poinformowała również, że od przewoźników pobiera opłaty za korzystanie z przystanków stanowiących jej własność. Ze względu na stosunkowo niewielką wysokość opłat zasadnym jest przyjęcie poglądu, iż zwolnienie z opłat za korzystanie z przystanków przewoźników, którzy wygrają przetargi na obsługę linii komunikacyjnej Rybnik – Żory – Rybnik nie naruszy warunków konkurencji.

Po zawiadomieniu stron o rozszerzeniu postępowania o zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy antymonopolowej Gminy poinformowały, iż aneksem z dnia 16.08.2002r. do porozumienia zawartego w dniu 04.02.2002r. zmieniono jego § 7 ust. 2 poprzez wykreślenie zapisu dotyczącego zezwolenia na nieodpłatne zatrzymywanie się na przystankach (karty nr 34-39 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

W toku postępowania antymonopolowego Gmina Rybnik stwierdziła, iż pobiera od przewoźników opłaty za korzystanie z przystanków stanowiących jej własność. Ponadto poinformowała, że przewoźnicy, którzy nie wezmą udziału w przetargu na obsługę linii komunikacyjnej zorganizowanego przez Gminę będą mogli wykonywać usługi przewozowe na linii Rybnik – Żory według zasad, które zostaną ustalone pomiędzy Gminami (karty nr 14 i 34 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Po zawiadomieniu stron o zakończeniu postępowania dowodowego, Stanisław M. pismem z dnia 02.12.2002r. wycofał swój wniosek o nakazanie zaniechania praktyk ograniczających konkurencję, stąd też postępowanie w zakresie objętym wnioskiem w/w przedsiębiorcy na podstawie art. 67 pkt 1 ustawy antymonopolowej zostało umorzone.

Gmina Rybnik natomiast w dniu 05.12.2002r. złożyła wniosek o dopuszczenie dowodu m.in. z informacji Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach na okoliczność dokonanych koordynacji rozkładów jazdy z przewoźnikami realizującymi przewozy na trasie Rybnik – Żory (karta nr 122). Precyzując w/w wniosek (pismo z dnia 27.12.2002r.- karta nr 128) Gmina stwierdziła, że powyższy dowód wskazuje na fakt, iż wprowadzone rozkłady jazdy na linii Rybnik – Żory w żaden sposób nie uniemożliwiają prowadzenia przewozów na tej linii przez innych przewoźników. Dowodem na to jest fakt, iż Urząd Marszałkowski w zakresie swoich uprawnień dokonuje koordynacji rozkładów jazdy innym przewoźnikom.

W oparciu o zgromadzony w postępowaniu materiał dowodowy Organ Antymonopolowy ustalił następujący stan faktyczny.

W dniu 04.02.2002r. Gmina Rybnik i Gmina Żory zawarły porozumienie, którego przedmiotem jest ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory (zwane dalej Porozumieniem - karty nr 5-6 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF). Realizacja porozumienia nastąpi poprzez uruchomienie linii ŻR, łączącej obydwa miasta. Organizatorami i realizatorami przedmiotowego transportu będą: Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku w zakresie komunikacji relacji Rybnik – Żory działający w imieniu Gminy Rybnik oraz Biuro Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju w zakresie komunikacji relacji Żory – Rybnik działające w imieniu Gminy Żory. W/w jednostki przeprowadzą przetarg na obsługę organizowanej przez siebie części linii. Zgodnie z § 7 ust. 2 Porozumienia jego strony udzielił zezwolenia na nieodpłatne zatrzymywanie się na wszystkich przystankach wynikających z rozkładu jazdy uruchomionych na przedmiotowej trasie linii.

Decyzją z dnia 04.07.2002r. (sygn. akt Nr KT.II.5432/317/2002) Zarząd Województwa Śląskiego po rozpatrzeniu wniosku Gminy Rybnik dotyczącego koordynacji rozkładu jazdy na linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory oraz Żory – Rybnik orzekł o skoordynowaniu rozkładu jazdy na w/w liniach komunikacyjnych (karty nr 16-18 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Po przeprowadzeniu przetargów wyłoniono przewoźników na obsługę linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory oraz Żory – Rybnik oraz począwszy od 01.11.2002r. rozpoczęto prowadzenie działalności przewozowej na tej linii w oparciu o ustalenia Porozumienia komunalnego zawartego w dniu 04.02.2002r. pomiędzy Gminami Rybnik i Żory.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, a w szczególności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Wykonując zadania publiczne jednostek samorządu terytorialnego we wskazanym powyżej zakresie, Gminy organizują lokalny transport zbiorowy, zlecając wykonywanie usług przewozu pasażerów podmiotom gospodarczym posiadającym odpowiednią infrastrukturę techniczną.

Jak ustalono w toku postępowania administracyjnego Gminy są jedynymi właścicielami przystanków autobusowej komunikacji miejskiej na swoim terenie. Zgodnie z art. 19 ust. 1 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2000r. Nr 71, poz. 838 z późn. zm.) organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do właściwości którego należą sprawy z zakresu planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg jest zarządcą drogi. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych jest zarząd miasta. Korzystając z w/w uprawnień wyłącznie Gminy są uprawnione do tworzenia przystanków komunikacji miejskiej na swoim terenie, a także do wyrażania zgody na korzystanie z przystanków przez inne podmioty.

Zarówno Gmina Żory, jak i Gmina Rybnik pobierają opłaty od przedsiębiorców za korzystanie z przystanków stanowiących własność Gmin.

W Gminie Żory wysokość opłat określana jest każdorazowo w umowach zawieranych z przewoźnikami i obecnie kształtują się one następująco dla przewozów zbiorowych publicznej komunikacji krajowej:

- 0,05 PLN + VAT za jednokrotne zatrzymanie się na przystanku,
- 0,15 PLN + VAT za jednokrotne zatrzymanie się na dworcu autobusowym.

Kwota do zapłaty wyliczana jest na podstawie rozkładu jazdy i zróżnicowana dla różnych przewoźników zależnie od liczby wykonywanych kursów, przystanków oraz liczby zatrzymań (karta nr 4 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Podstawę do pobierania opłat od przedsiębiorców za korzystanie z przystanków przez Gminę Rybnik stanowi *Regulamin korzystania z przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej na terenie Rybnika* stanowiący załącznik do Uchwały Nr 172/XV/96 Rady Miasta Rybnika z dnia 14.02.1996r. Obecnie wysokość opłat kształtuje się w wysokości 0,05 PLN za jednokrotne zatrzymanie się na przystanku (karta nr 14 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Po zawiadomieniu stron o rozszerzeniu postępowania o zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy antymonopolowej Gminy aneksem z dnia 16.08.2002r. do Porozumienia zawartego w dniu 04.02.2002r. zmieniły jego § 7 ust. 2 poprzez wykreślenie zapisu dotyczącego zezwolenia na nieodpłatne zatrzymywanie się na przystankach.

Pismem z dnia 03.06.2002r. zawierającym odpowiedzi na pytania Organu Antymonopolowego zawarte w piśmie z dnia 23.05.2002r. Gmina Rybnik stwierdziła, że przewoźnicy, którzy nie wezmą udziału w przetargu na obsługę linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory – Rybnik lub też nie zostaną w nim wybrani, nie będą mogli prowadzić działalności na tej linii. Podstawę prawną takiego działania miałyby stanowić § 3 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 05 września 2000r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz.U. Nr 82, poz. 833), który dotyczy zabezpieczenia potrzeb przewozowych na danej linii, jak również jakości i standardu świadczonych usług (karta nr 27 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Gmina Żory pismem z dnia 28.05.2002r. zawierającym odpowiedzi na pytania Organu Antymonopolowego zawarte w piśmie z dnia 23.05.2002r. stwierdziła, że rezygnacja z przystąpienia do przetargu przez przewoźnika nie uniemożliwia mu wykonywania lub podjęcia wykonywania przewozów na innych liniach komunikacyjnych np. do Katowic,

Pszczyny, Jastrzębia, czy Wodzisławia Śląskiego. Możliwe jest również wykonywanie kursów do Rybnika z uwzględnieniem trasy przez Rój i Świerklany. A contrario należy stwierdzić, że przewoźnicy prowadzący dotychczas działalność przewozową na linii komunikacyjnej: Rybnik –Żory i Żory – Rybnik po rozstrzygnięciu przetargów nie będą mogli prowadzić jej w dalszym ciągu (karta nr 18 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF).

Ponadto w pismach z dnia 18.07.2002r. kierowanych do Wnioskodawców Gmina Rybnik poinformowała ich, że Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego wydał decyzję o koordynacji rozkładu komunikacji miejskiej na linii: Rybnik –Żory i Żory – Rybnik. W związku z tą decyzją Gminy Rybnik i Żory ogłoszą przetargi na realizację tej linii. Z chwilą rozstrzygnięcia przetargów inni przewoźnicy poza wyłonionymi w przetargach, nie będą mogli wykonywać komunikacji na tej linii (karty nr 3 i 20 akt o sygn. RKT-560-s-09/02/MF).

W oparciu o ustalony stan faktyczny Organ Antymonopolowy zważył co następuje.

Dla uznania, że sprawa ma charakter antymonopolowy niezbędne jest ustalenie czy w okolicznościach sprawy doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego. W świetle treści art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów celem regulacji w niej przyjętej jest zapewnienie rozwoju konkurencji, ochrona przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję i ochrona interesów konsumentów. Pozwala to przyjąć, że ma ona charakter publicznoprawny i służy ochronie interesu ogólnospołecznego. Znajduje więc zastosowanie tylko wówczas, gdy zagrożony lub naruszony zostaje interes publiczny, polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego. Ustawa zatem w odniesieniu do przedsiębiorców chroni konkurencję, a w odniesieniu do konsumentów ich interesy jako zjawiska o charakterze instytucjonalnym. Działaniami antykonkurencyjnymi, bądź antykonsumenckimi, w tym rozumieniu są jedynie takie działania, które dotyczą sfery interesów szerszego kręgu uczestników rynku, a więc gdy dotyczą nie sytuacji pojedynczego przedsiębiorcy czy konsumenta, lecz zaburzeń na rynku, w rozumieniu negatywnych zjawisk charakteryzujących jego funkcjonowanie. Ingerencja Prezesa UOKiK uzasadniona byłaby tylko wówczas, gdyby służyła ochronie tak pojętej konkurencji lub interesu konsumentów. Celem ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie jest więc ochrona prywatnoprawnego interesu przedsiębiorcy bądź konsumenta. Podstawą do zastosowania przepisów w/w ustawy winno być zatem stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes wyłącznie grupy lub jednostki. (Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 3.04.2002r. sygn. akt XVII Ama 88/01).

W rozpatrywanej sprawie skutkami praktyki ograniczającej konkurencję mogli zostać dotknięci przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na krajowym transporcie drogowym osób na linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory - Rybnik wnoszący opłaty za korzystanie z przystanków miejskiej komunikacji autobusowej na terenie Rybnika i Żor. Próba eliminacji części przewoźników z rynku przewozów w istotnym stopniu może wpłynąć na zaburzenie konkurencji na tym rynku. Ponadto pobieranie od niektórych z przewoźników opłat za korzystanie z przystanków i zamiar nie pobierania ich od pozostałych w istotnym stopniu skutkuje zaburzeniem konkurencji na rynku, gdyż stworzone przez Gminy warunki konkurowania nie byłyby jednakowe dla wszystkich przedsiębiorców. Tak więc w niniejszej sprawie mamy do czynienia z występowaniem interesu publicznoprawnego.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 lit. a ustawy antymonopolowej przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna, a także jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej organizująca lub świadcząca usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o działalności gospodarczej. W związku z powyższym Gminy Rybnik i Gminy Żory jako osoby prawne świadczące usługi o charakterze użyteczności publicznej w pełni podlegają ograniczeniom wynikającym z ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W związku z faktem, iż praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na rynku konieczne jest wyznaczenie w niniejszej sprawie rynku właściwego. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rynek właściwy to 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 oraz koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. Wyróżnić można zatem dwa ujęcia definiowanego w powyższy sposób rynku, tj. rynek w ujęciu produktowym oraz w ujęciu geograficznym.

Rynek w ujęciu terytorialnym obejmuje linię komunikacyjną Rybnik – Żory i Żory - Rybnik. Powodem takiego wyznaczenia rynku geograficznego jest fakt, iż zezwolenie na prowadzenie działalności przewozowej dla każdej linii komunikacyjnej udzielane jest odrębnie, na poszczególnych liniach panują ponadto zróżnicowane warunki konkurencji. Jeżeli rozpatrywać rynek w jego ujęciu produktowym, to już na wstępie podnieść należy, że Gminy samodzielnie nie świadczą usług przewozowych, jednakże organizują je, pośrednicząc zarazem w ich finansowaniu. Na terenie Gmin są one jedynym takim podmiotem. Charakter działalności prowadzonej przez Gminy polegającej na organizacji lokalnego transportu zbiorowego (obejmujący zasięg terytorialny, potencjał ekonomiczny oraz środki komunikacji, których działalność jest finansowana) powoduje, iż są one w stanie zorganizować komunikację na obszarze i na warunkach nieosiągalnych dla innych podmiotów. Dla osób regularnie korzystających ze środków komunikacji publicznej usługi świadczone przez inne podmioty nie stanowią wobec powyższego rzeczywistej alternatywy, przyjąć zatem należy, iż Gminy nie spotykają się z istotną konkurencją.

Ponadto jak ustalono w toku postępowania administracyjnego Gminy są jedynym właścicielem przystanków komunikacji miejskiej na swoim terenie. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych jest zarząd miasta. Korzystając z w/w uprawnień wyłącznie Gminy są uprawniona do tworzenia przystanków komunikacji miejskiej na swoim terenie, a także do wyrażania zgody na korzystanie z przystanków przez inne podmioty oraz pobierania z tego tytułu stosownych opłat.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że Gminy, jako zarządcy wszystkich dróg na swoim obszarze zajmują dominującą pozycję na rynku udostępniania części pasa drogowego – wydzielonego jako przystanek komunikacyjny - w celu zatrzymywania się na nim pojazdów przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób.

Ponadto zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy antymonopolowej zakazu porozumień nie stosuje się do porozumień zawieranych między konkurentami, których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5 %, oraz do porozumień zawieranych między przedsiębiorcami działającymi na różnych szczeblach obrotu, których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 10 %.

Gminy Rybnik i Żory zawarły Porozumienie w dniu 04.02.2002r. Tak więc, 2001r. należy przyjąć jako rok poprzedzający rok zawarcia porozumienia. Jak wskazano wcześniej Gminy posiadają dominującą pozycję na rynku organizacji lokalnego transportu zbiorowego, jak i też udostępniania części pasa drogowego – wydzielonego jako przystanek komunikacyjny - w celu zatrzymywania się na nim pojazdów przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób, stąd też należy stwierdzić, że zawarte przez nie porozumienie nie korzysta z wyłączenia o którym mowa w art. 6 ustawy antymonopolowej.

Porozumienia ograniczające dostęp do rynku lub eliminujące z rynku przedsiębiorców nim nie objętych, tym samym utrudniające przedsiębiorcom wchodzenie na rynek lub prowadzące do przymusowego opuszczenia go, uznawane są za jedno z najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji.



Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym polegające w szczególności na ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem.

Porozumienie o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy antymonopolowej może być określone jako porozumienie ograniczające dostęp do rynku. Zauważyć bowiem należy, że zarówno ograniczenie dostępu do rynku, jak też eliminowanie przedsiębiorców są działaniami zwróconymi przeciwko innym uczestnikom rynku. Nie jest przy tym sprecyzowane kim są przedsiębiorcy dotknięci skutkami porozumienia. Z reguły nie są to wyłącznie konkurenci uczestników porozumienia, ale również kontrahenci, czyli podmioty znajdujące się na różnych szczeblach obrotu gospodarczego. Dyskryminujący charakter porozumień ograniczających dostęp do rynku wymaga, aby ocena takich praktyk przebiegała zawsze pod kątem ustalenia negatywnego oddziaływania na innych przedsiębiorców. Zakres porozumień tego typu chroni w szczególności indywidualny interes uczestników rynku. Ograniczenie swobody wejścia na rynek jest uznawane za jedną z najcięższych praktyk ograniczających konkurencję.

W niniejszym postępowaniu celem porozumienia zawartego pomiędzy Gminami Rybnik i Żory jest ograniczenie dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem poprzez ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory w ten sposób, że przedsiębiorcy którzy nie wygrają lub nie przystąpią do przetargu organizowanego przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą mogli prowadzić działalności w zakresie przewozu osób na tych liniach komunikacyjnych.

Jak wskazano to wcześniej Gmina Rybnik w toku korespondencji z Organem Antymonopolowym stwierdziła, że przewoźnicy, którzy nie wezmą udziału w przetargu na obsługę linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory – Rybnik lub też nie zostaną w nim wybrani, nie będą mogli prowadzić działalności na tej linii.

Również Gmina Żory stwierdziła, że rezygnacja z przystąpienia do przetargu przez przewoźnika nie uniemożliwia mu wykonywania lub podjęcia wykonywania przewozów na innych liniach komunikacyjnych np. do np. Katowic, Pszczyny, Jastrzębia, czy Wodzisławia Śląskiego. Możliwe jest również wykonywanie kursów do Rybnika z uwzględnieniem trasy przez Rój i Świerklany.

Ponadto w pismach z dnia 18.07.2002r. kierowanych do Wnioskodawców Gmina Rybnik poinformowała ich, że z chwilą rozstrzygnięcia przetargów inni przewoźnicy poza wyłonionymi w przetargach, nie będą mogli wykonywać komunikacji na linii: Rybnik – Żory i Żory - Rybnik.

Z powyższego wynika, że celem zawarcia przez Gminy Porozumienia z dnia 04.02.2002r., którego przedmiotem jest ustalenie zasad współpracy przy organizacji transportu lokalnego pomiędzy miastami Rybnik i Żory było ograniczenie, a wręcz wyeliminowanie konkurencji na rynku zarobkowego przewozu osób na linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory - Rybnik.

Gminy wykonując zadania własne postanowiły zorganizować i uruchomić przewóz osób na linii komunikacyjnej pomiędzy Żorami i Rybnikiem. W tym celu przeprowadziły przetargi i wyłoniły przewoźników, którzy będą świadczyć usług przewozu osób na tej linii komunikacyjnej. Równocześnie opracowały wspólny rozkład jazdy, który został skoordynowany oraz przeprowadziły emisję biletów. Opłaty za bilety wpływają na rachunki ZTZ w Rybniku i MZK w Jastrzębiu Zdroju, których Gminy wskazały jako organizatorów i realizatorów transportu na ich terenie. Przedsiębiorcy faktycznie świadczący usługi przewozowe otrzymują wynagrodzenie w wysokości zaoferowanej w przetargu tzn. określoną kwotę za tzw. wozokilometr.

Brak konkurencji na rynku założony przez Gminy wywołałby ten skutek, iż mogłyby one niezależnie od warunków zewnętrznych wywołanych konkurencją kształtować wysokość cen za bilety oraz decydować o jakości świadczonych usług. Równocześnie zagwarantowałyby sobie odpowiedni wpływ, który czyniłyby całe przedsięwzięcie dochodowym, bez względu na okoliczności.

O tym, czy dany przedsiębiorca będzie prowadził działalność na określonym rynku powinny decydować czynniki rynkowe tzn. w przypadku działalności polegającej na przewozie osób pasażerowie.

Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że istnienie konkurencji na rynku przewozów w pozytywny sposób wpływa na wzrost poziomu obsługi mieszkańców. Zwiększenie ilości kursów na linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory - Rybnik spowodowałoby, że komunikacja autobusowa byłaby bardziej dostępna dla pasażerów oraz zwiększyłby się komfort podróżowania. Podmioty działające w warunkach konkurencji zmuszane są do racjonalnego kalkulowania swoich kosztów, co w efekcie powoduje, że mają mniejsze, w przeciwieństwie do podmiotów zajmujących monopolistyczną pozycję na rynku, możliwości wkalkulowania do ceny pozornych kosztów działalności. Konkurencja zmusza przedsiębiorców do oferowania niższych cen lub lepszych warunków świadczenia usług w celu pozyskania jak największej liczby kontrahentów. W związku z powyższym należy stwierdzić, że Porozumienie zawarte przez Gminy skutkuje w negatywny sposób nie tylko w stosunku do przedsiębiorców zamierzających prowadzić działalność przewozową, ale także w stosunku do mieszkańców Rybnika i Żor i innych pasażerów. Potwierdzeniem faktu, że mieszkańcy chcą korzystać z przewozów oferowanych przez innych przewoźników w tym Wnioskodawców jest to, iż od wielu lat wykonują oni usługi przewozu na w/w linii komunikacyjnej. Pasażerowie powinni mieć możliwość wyboru przewoźnika z którym zawrą umowę przewozu. O tym, który z przewoźników oferuje usługi lepszej jakości powinni decydować pasażerowie, a nie Gminy wykorzystując zajmowaną przez siebie pozycję na rynku. Stąd też Gminy swoim zachowaniem godzącym w wolną konkurencję na rynku przewozów osób, tym samym działają na niekorzyść swoich mieszkańców, jak i mieszkańców okolicznych miejscowości.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że Gminy posiadają środki, którymi mogą wyeliminować przewoźników z rynku. W pierwszej kolejności można wskazać na nie wyrażenie przez Gminy zgody na korzystanie z przystanków stanowiących ich własność. Zgodnie z art. 18 ust. 1 ustawy dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.), wykonywanie przewozów regularnych wymaga zezwolenia. Art. 22 ust. 1 w/w ustawy stanowi, że do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie krajowym dołącza się m.in. rozkład jazdy uzgodniony na zasadach koordynacji określonych w przepisach prawa przewozowego oraz zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków ustalone z ich właścicielami lub zarządzającymi.

Zgoda taka jest w świetle w/w przepisów niezbędna do otrzymania zezwolenia na prowadzenie działalności przewozowej. Innymi słowy brak zgody właściciela przystanków na korzystanie z nich uniemożliwia przedsiębiorcy prowadzenie działalności przewozowej. Gmina Rybnik wykorzystując fakt, iż jest właścicielem przystanków na swoim terenie próbowała już wyeliminować z rynku niektórych z przewoźników prowadzących działalność gospodarczą na linii komunikacyjnej Rybnik – Żory – Rybnik, co przesądzone zostało w prawomocnej decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 28.03.2001r. Nr RKT-7/2001 i zaaprobowane przez Sąd Antymonopolowy w wyroku z dnia 24.04.2002r. (sygn. akt XVII Ama 76/01) o oddaleniu odwołania Gminy Rybnik od w/w decyzji.

W świetle powyższego zarzut zawarcia przez Gminy Rybnik i Żory porozumienia ograniczającego konkurencję o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy antymonopolowej jest uzasadniony.

Dla oceny zachowania Gmin w niniejszej sprawie bez znaczenia jest dowód z informacji Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach na okoliczność dokonanych koordynacji rozkładów jazdy z przewoźnikami realizującymi przewozy na trasie Rybnik – Żory, zgłoszony przez Gminę Rybnik po zakończeniu postępowania dowodowego. Powyższy dowód zdaniem Gminy miałby wskazywać na fakt, iż wprowadzone rozkłady jazdy na linii Rybnik – Żory w żaden sposób nie uniemożliwiają prowadzenia przewozów na tej linii przez innych przewoźników i Urząd Marszałkowski w zakresie swoich uprawnień dokonuje koordynacji rozkładów jazdy innym przewoźnikom. Organ Antymonopolowy nie kwestionuje faktu, iż Urząd Marszałkowski w Katowicach dokonuje koordynacji rozkładów jazdy zgodnie ze swoją właściwością. Ponadto Organ Antymonopolowy nie kwestionuje, iż Gminy jako organizatorzy transportu lokalnego na swoim terenie miały prawo zorganizować przewóz osób na linii komunikacyjnej pomiędzy Rybnikiem i Żorami, stąd też samo uruchomienie przewozów na w/w linii przez Gminy nie stanowi praktyki ograniczającej konkurencję. Praktyką tą jest jednak zachowanie Gmin zmierzające do ograniczenia dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem w ten sposób, że przedsiębiorcy, którzy nie wygrają lub nie przystąpią do przetargu organizowanego przez w/w Gminy na obsługę linii komunikacyjnych Żory – Rybnik – Żory nie będą mogli prowadzić działalności w zakresie przewozu osób na tych liniach komunikacyjnych, na skutek wskazanych wyżej okoliczności.

W tym miejscu należy również zwrócić uwagę na fakt, iż Stanisław M. wycofał swój wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego powołując się na korzystną dla niego decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Katowicach. Decyzja ta została wydana po rozpatrzeniu odwołania Stanisława M. od decyzji Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 4.07.2002r. odmawiającej zmiany terminu ważności rozkładu jazdy na okres od 16.06.2002r. do 16.06.2003r. (karty nr 66-69). Zarówno Gmina Rybnik, jak i Gmina Żory nie miały żadnego wpływu na w/w decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego, stąd też korzystne rozstrzygnięcie dla Stanisława M. zapadło bez udziału w/w gmin. Ponadto w toku postępowania antymonopolowego Gminy poinformowały, że po wprowadzeniu wspólnej linii pozostali przewoźnicy nie biorący udziału w przetargu będą mogli wykonywać usługi przewozowe na trasie Rybnik – Żory według zasad, które zostaną ustalone na kolejnych spotkaniach między nimi (karta nr 34 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF). Pomimo, iż Organ Antymonopolowy zwrócił się o wskazanie zasad na jakich przewoźnicy, którzy nie przystąpią lub też nie wygrają przetargów na obsługę linii komunikacyjnych Rybnik – Żory i Żory – Rybnik, będą mogli prowadzić działalność przewozową na w/w liniach komunikacyjnych, Gminy ich nie przedstawiły (karty nr 41-43 i 45 akt o sygn. RKT-560-s-04/02/MF). Dlatego też dokonywanie przez właściwy organ koordynacji rozkładów jazdy z przewoźnikami realizującymi przewozy na trasie Rybnik – Żory, a także wycofanie wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego przez Stanisława M. nie świadczą o zaniechaniu praktyki ograniczającej konkurencję o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy antymonopolowej.

W związku z powyższym należało orzec jak w pkt I sentencji.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy antymonopolowej zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na stosowaniu w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji.

Jak wynika z powyższego zapisu zakazane są porozumienia ograniczające konkurencję których celem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Stąd też nie jest koniecznym wystąpienie negatywnego skutku na

rynku, aby dane porozumienie można było uznać za naruszające przepisy ustawy antymonopolowej.

Ponadto dla bytu w/w praktyki konieczne jest stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji.

Zgodnie z § 7 ust. 2 Porozumienia Gminy zobowiązały się do udzielenia zezwolenia na nieodpłatne zatrzymywanie się na wszystkich przystankach wynikających z rozkładu jazdy uruchomionych na linii komunikacyjnej: Rybnik – Żory i Żory – Rybnik przedsiębiorcom, którzy wygrają przetargi przeprowadzone przez nie przetargi.

W niniejszym postępowaniu podobnymi umowami są umowy, których przedmiotem jest udostępnienie przystanków autobusowej komunikacji miejskiej na terenie Gmin Rybnik i Żory.

Powyższe uciążliwe lub niejednorodne warunki umów muszą skutkować tym, iż stwarzają przedsiębiorcom prowadzącym działalność przewozową zróżnicowane warunki konkurencji. Tym samym występowanie przedmiotowej praktyki ograniczającej konkurencję musi wywoływać ten skutek, iż podmiot (podmioty) nią dotknięty ma stworzone gorsze warunki konkurencji, niż pozostałe podmioty nie dotknięte tą praktyką. W związku z tym byt praktyki z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy antymonopolowej wymaga udowodnienia, iż istnieją konkurenci na rynku w stosunku do których stosowane są zróżnicowane warunki umów.

Zgodnie z art. 4 pkt 10 ustawy antymonopolowej przez konkurentów należy rozumieć przedsiębiorców, którzy wprowadzają lub mogą wprowadzać albo nabywają lub mogą nabywać, w tym samym czasie, towary na rynku właściwym.

W niniejszej sprawie konkurentami są wszyscy przedsiębiorcy prowadzący aktualnie lub zamierzający prowadzić działalność gospodarczą polegającą na krajowym transporcie drogowym osób korzystający z przystanków komunikacji autobusowej na terenie Gmin Rybnik i Żory.

Jak wskazano to wcześniej zarówno Gmina Żory, jak i Gmina Rybnik pobierają opłaty od przedsiębiorców za korzystanie z przystanków stanowiących ich własność.

W Gminie Żory wysokość opłat wynosi obecnie 0,05 PLN + VAT za jednokrotne zatrzymanie się na przystanku oraz 0,15 PLN + VAT za jednokrotne zatrzymanie się na dworcu autobusowym. W Gminie Rybnik aktualna wysokość opłat kształtuje się w wysokości 0,05 PLN za jednokrotne zatrzymanie się na przystanku.

Powyższe opłaty były i są również pobierane od Wnioskodawców prowadzących działalność przewozową pomiędzy Rybnikiem i Żorami.

Zgodnie z celem Porozumienia przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie przewozu osób, którzy wygrają przetargi przeprowadzone przez Gminy będą mogli nieodpłatnie korzystać z przystanków komunikacji autobusowej stanowiących ich własność.

Stąd też, celem Porozumienia zawartego przez Gminy było stosowanie w umowach zawieranych z przedsiębiorcami korzystającymi z przystanków komunikacji autobusowej stanowiących ich własność zróżnicowanych (niejednorodnych) warunków, które są również uciążliwe dla części z przedsiębiorców.

Cena jest podstawowym elementem za pomocą którego przedsiębiorcy konkurują na rynku. W zależności od wysokości ponoszonych kosztów poszczególne ceny pobierane przez przedsiębiorców są zróżnicowane. W niniejszej sprawie kosztem dla części przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe na linii komunikacyjnej Rybnik – Żory i Żory - Rybnik jest konieczność partycypowania w kosztach utrzymania przystanków na terenie Gmin Rybnik i Żory w wysokości wskazanej we wcześniejszej części niniejszej decyzji. Konieczność ponoszenia tych kosztów w oczywisty sposób wpływa na wysokość pobieranych cen za przewóz osób. Pozostali przedsiębiorcy nie będący zobowiązani do ponoszenia w/w kosztów mogą oferować niższe ceny za wykonywane przez siebie usługi.

W niniejszej sprawie Porozumienie mogło wywołać ten skutek, że przedsiębiorcy przystępujący do przetargu organizowanego przez Gminy i oferujący ceny za tzw. wozokilometr, nie uwzględnialiby w kalkulacji ceny kosztów związanych z odpłatnością za korzystanie z przystanków. W następstwie powyższego Gminy jako emitenci biletów (lub wskazane przez nie podmioty tj. MZK w Jastrzębiu Zdroju odnośnie Gminy Żory) mogłyby ustalić ich ceny w niższej wysokości.

Dlatego też Gminy nakładając na niektórych z przewoźników obowiązek partycypowania w kosztach utrzymania przystanków na ich terenie i nie nakładając takiego obowiązku na pozostałych stworzyły tym przedsiębiorcom zróżnicowane warunki konkurencji na rynku.

Posiłkowo można również wskazać, że pkt 6 *Regulamin korzystania z przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej na terenie Rybnika* stanowiący załącznik do Uchwały Nr 172/XV/96 Rady Miasta Rybnika z dnia 14.02.1996r. stanowi, iż kosztami związanymi z utrzymaniem porządku i czystości na przystankach oraz remontem wiat przystankowych będą równomiernie obciążeni wszyscy przewoźnicy. Zapis § 7 ust. 2 Porozumienia stał więc w jasnej sprzeczności z powyższym zapisem.

Stosownie do art. 140 k.c. w granicach określonych przez ustawy i zasady współzycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno – gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, a w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. Powołany przepis nie może być usprawiedliwieniem dla stosowania praktyk ograniczających konkurencję. Ustawa antymonopolowa uchwalona w interesie publicznym zawiera regulacje bezwzględnie obowiązujące. Zatem właściciel, wykonując swe prawa podmiotowe w działalności gospodarczej, musi to czynić w zgodności z tą ustawą. Może więc, jak każdy właściciel pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. Natomiast nie może się to odbywać kosztem ograniczenia konkurencji. W świetle orzecznictwa, jeżeli właściciel rzeczy jest przedsiębiorcą, ustawa antymonopolowa jest jedną z tych ustaw do których odsyła art. 140 K.c. dla określenia granic wykonywania przez właściciela swego prawa. Dlatego też zdaniem Organu Antymonopolowego Gminy jako właściciel przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej pobierając opłaty od przedsiębiorców korzystających z nich, mogą to czynić tylko w granicach określonych przez ustawę antymonopolową, które wcześniej wskazano.

W związku z tym, iż Gminy aneksem z dnia 16.08.2002r. do Porozumienia zawartego w dniu 04.02.2002r. zmieniły jego § 7 ust. 2 poprzez wykreślenie zapisu dotyczącego zezwolenia na nieodpłatne zatrzymywanie się na przystankach uznano, że działania w/w przedsiębiorców stanowią praktykę ograniczającą konkurencję i stwierdzono jej zaniechanie.

Stąd należało orzec jak w pkt II sentencji.

Zgodnie z art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w przypadku dopuszczenia się przez przedsiębiorcę naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 w/w ustawy, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów może nałożyć na tego przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 5 000 000 euro, jednak nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary. Wysokość nałożonej kary powinna spełniać funkcję prewencyjną tj. zapobiegać w przyszłości naruszeniom przepisów ustawy, a także represyjną tj. stanowić reperkusje za jej naruszenie. W zależności od stopnia naruszenia przepisów ustawy, ustala się funkcję prewencyjną lub represyjną za wiodącą.

W punkcie I i II sentencji niniejszej decyzji, Organ Antymonopolowy uznał, że Gminy Rybnik i Żory zawarły porozumienie zakazane w art. 5 ust 1 ustawy antymonopolowej wobec czego, zgodnie z art. 101 ust. 2 pkt 1 w/w ustawy, istnieją przesłanki do nałożenia przez

Organ Antymonopolowy na nich kar pieniężnych w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 5 000 000 euro jednak nie większej niż 10 % przychodu w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary.

O wysokości kary, decyduje zgodnie z art. 104 tej ustawy, okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy. Ponadto zgodnie z art. 112 tej ustawy, przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej bierze się pod uwagę również naruszenie przepisów ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów.

Organ Antymonopolowy biorąc pod uwagę fakt, że porozumienie ograniczające dostęp do rynku lub eliminujące z rynku przedsiębiorców nim nie objętych uznawane jest za jedno z najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji postanowił w pkt. III sentencji decyzji o nałożeniu na Gminę Rybnik kary pieniężnej w wysokości 14 070,7 PLN (słownie: czternaście tysięcy siedemdziesiąt złotych siedemdziesiąt groszy), co stanowi równowartość 3 500 euro, oraz w pkt IV sentencji o nałożeniu na Gminę Żory kary pieniężnej w wysokości 6 030,3 PLN (słownie: sześć tysięcy trzydzieści złotych trzydzieści groszy), co stanowi równowartość 1500 euro.

Zgodnie z art. 115 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, wartość euro podlega przeliczeniu na złote według kursu średniego walut obcych ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu roku kalendarzowego poprzedzającego rok nałożenia kary pieniężnej. Średni kurs euro ogłoszony przez NBP w ostatnim dniu roboczym, roku kalendarzowego poprzedzającego rok nałożenia kary, tj. w dniu 31.12.2002r. wyniósł 4,0202 PLN.

Wobec czego zgodnie z art. 101 ust. 2 pkt 1 w/w ustawy, Organ Antymonopolowy może nałożyć na Gminę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość od 1000 do 5 000 000 euro. Przychód Gminy Rybnik w 2002r. wyniósł 299 000 000 PLN, tak więc maksymalna wysokość kary może wynieść równowartość 5 000 000 euro (karta nr 131). Przychód Gminy Żory w 2002r. wyniósł 99 223 258 PLN, tak więc maksymalna wysokość kary może wynieść 9 922 325, 8 PLN (karta nr 133).

Gmina Rybnik uprzednio dwukrotnie dopuściła się naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej (decyzja z dnia 26.03.1999r. Nr RKT-18/99 oraz decyzja z dnia 28.03.2001r. Nr RKT-7/2001). W decyzji Nr RKT-7/2001 Organ Antymonopolowy nakazał Gminie Rybnik zaniechania praktyk ograniczających konkurencję polegających na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji poprzez odmowę wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków niektórym przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób na linii komunikacyjnej Rybnik – Żory – Rybnik. W związku z faktem, iż Gmina Rybnik dopuściła się już stosowania w/w praktyki ograniczającej konkurencję Organ Antymonopolowy postanowił wymierzyć karę pieniężną w wysokości równowartości 3500 euro. Kwota ta stanowi 0,07 % kary maksymalnej, jaka mogła zostać nałożona na Gminę Rybnik zgodnie z zasadami zawartym w art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy antymonopolowej.

Gmina Żory dotychczas nie dopuściła się naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej stąd też kwota nałożonej na nią kary jest niewiele wyższa od kary minimalnej i stanowi 0,06% kary maksymalnej.

Dlatego też, aby kara pieniężna spełniała przede wszystkim swą funkcję represyjną za naruszenie przepisów ustawy, przy uwzględnieniu również jej funkcji prewencyjnej, Organ Antymonopolowy postanowił o nałożeniu na Gminę Rybnik, w pkt III sentencji decyzji, kary pieniężnej w wysokości równowartości 3500 euro oraz o nałożeniu na Gminę Żory, w pkt IV sentencji decyzji, kary pieniężnej w wysokości równowartości 1500 euro.

W związku z powyższym orzeczono jak w pkt III i IV sentencji.

Karę należy wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w NBP o/o Warszawa Nr 511010100078782231000000 w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji.

V. Zgodnie z art.75 ustawy antymonopolowej, Organ Antymonopolowy rozstrzyga o kosztach w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. W myśl art.72 ustawy antymonopolowej jeżeli postępowanie zostało wszczęte z urzędu i w jego wyniku Organ Antymonopolowy stwierdził naruszenie przepisów ustawy, przedsiębiorca, który dopuścił się tego naruszenia, zobowiązany jest ponieść koszty postępowania.

Niniejsze postępowanie antymonopolowe zostało wszczęte z urzędu. W wyniku tego postępowania Organ Antymonopolowy stwierdził naruszenie przez Gminy Rybnik i Żory przepisów ustawy antymonopolowej, co znalazło wyraz w punkcie I i II sentencji niniejszej decyzji.

Kosztami niniejszego postępowania dla Organu Antymonopolowego są wydatki związane z wymianą korespondencji z Gminami Rybnik i Żory będącymi stronami niniejszego postępowania, które to koszty obliczono w wysokości 26 PLN. W związku z tym, iż postępowanie antymonopolowe wszczęte z urzędu (RKT-560-s-04/02/MF) połączono z postępowaniem wszczętym na wniosek Wnioskodawców (RKT-560-s-09/02/MF), wzięto pod uwagę wyłącznie koszty poniesione przez Organ Antymonopolowy do momentu połączenia w/w postępowań do wspólnego rozpoznania tj. koszty poniesione w postępowaniu o sygn. akt RKT-560-s-04/02/MF. Z uwagi na stwierdzone w punkcie I i II sentencji niniejszej decyzji naruszenie przepisów ustawy antymonopolowej przez Gminy Rybnik i Żory, Organ Antymonopolowy postanowił obciążyć w 1/2 tych przedsiębiorców w/w kosztami postępowania tj. każdego z nich kwotą 13 PLN. Dlatego też Organ Antymonopolowy postanowił jak w postanowieniu zawartym w punkcie V sentencji.

Koszty niniejszego postępowania strony są zobowiązane wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w NBP o/o Warszawa Nr 511010100078782231000000, w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji.

VI. W związku z wnioskiem Wnioskodawców o zwrot kosztów postępowania (karta nr 121) Organ Antymonopolowy zważył co następuje.

Zgodnie z art. 75 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu rozstrzyga o kosztach w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. W myśl art. 69 ust. 1 w postępowaniu wszczętym na wniosek strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić drugiej stronie, na jej żądanie, koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony, w tym także koszty opinii biegłych i instytutów naukowych. Art. 69 ust. 2 wskazuje, iż do niezbędnych kosztów postępowania prowadzonego przez stronę osobiście lub przez pełnomocnika, który nie jest adwokatem lub radcą prawnym, zalicza się poniesione przez nią koszty jej przejazdów lub przejazdów pełnomocnika do siedziby Prezesa Urzędu.

Wnioskodawcy zwrócili się o zwrot kosztów opłaty od wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego (500 PLN). Powyższe koszty poniesione przez Wnioskodawców uznać należy za niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. W tych okolicznościach Gmina Rybnik i Gmina Żory jako strony przegrywające sprawę obowiązane są solidarnie zwrócić Wnioskodawcom poniesione przez nich koszty.

Stąd postanowiono jak w punkcie VI sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Katowicach w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Na postanowienie zawarte w punkcie V i VI niniejszej decyzji, na podstawie art. 78 ust. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, stronom przysługuje zażalenie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Katowicach w terminie tygodnia od dnia jego doręczenia.

W imieniu Prezesa Urzędu Ochrony  
Konkurencji i Konsumentów

Dyrektor Delegatury  
Urzędu Ochrony Konkurencji  
i Konsumentów w Katowicach  
*Alicja Kral*