

PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
w m. st. WARSZAWIE

RWA-53/12/378/2001/MM

Warszawa, dn. 18 września 2001r.

DECYZJA Nr RWA – 39/2001

Na podstawie art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **odmawia się** wszczęcia postępowania antymonopolowego na wniosek Pani Barbary Kopczyńskiej, prowadzącej działalność gospodarczą w Chotomowie pod nazwą „Kordeks. Usługi Autobusowe i Mechanika Pojazdowa”.

UZASADNIENIE

W dniu 22 stycznia 2001r. wpłynął do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wniosek (podtrzymany pismem z dnia 13 kwietnia 2001r.) przedsiębiorcy - Pani Barbary Kopczyńskiej prowadzącej w Chotomowie działalność gospodarczą polegającą na drogowym przewozie osób pod nazwą „Kordeks. Usługi Autobusowe i Mechanika Pojazdowa” (zwanej dalej: Wnioskodawcą) w sprawie nakazania zaniechania praktyk monopolistycznych stosowanych przez przedsiębiorcę Pana Jana Domoślowskiego prowadzącego działalność gospodarczą w Chotomowie pod nazwą „Translud. Przewozy Autokarowe” z siedzibą w Chotomowie (zwanego dalej: Translud), określonych w art. 5 ust. 1 pkt 1, 2, 6 i 7 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz. U. z 1999r., Nr 52, poz. 547 z późn. zm.) oraz określonych w art. 4 pkt 2 i 4 ww. ustawy przy współuczestnictwie w porozumieniu Starostwa Powiatu Legionowskiego.

Wnioskodawca sformułował we wniosku wobec Prezesa Urzędu następujące żądania:

- o zobowiązanie stron zarzucanego porozumienia do jego uchylecia jako niezgodnego z art. 87 Konstytucji i ustawą o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów;
- o zobowiązanie Starostwa Powiatu Legionowskiego do uzgodnienia rozkładu jazdy dla Wnioskodawcy, zgodnie z art. 2 ust. 3 pkt 2 ust. 4 ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000r. Nr 50, poz. 601);
- o ustalenie, że Wnioskodawca nie jest podwykonawcą Transludu i ma prawo do wykonywania działalności przewozowej pod własną firmą na podstawie przyznanych

indywidualnie rozkładów jazdy; w następstwie powyższego o zakazanie Transłudowi - który bezprawnie przypisał sobie rolę koordynatora, przez co naruszył art. 5 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów - stosowania praktyk monopolistycznych przez wymuszanie na Wnioskodawcy podpisania umów o najem szyldu Transłudu i koordynowanie rozkładów jazdy a także przez narzucanie firmie słabszej na rynku uciążliwych warunków umów cywilno-prawnych, przynoszących Transłudowi nieuzasadnione korzyści z tytułu pobierania opłat określonych umową oraz działań uzależniających możliwość korzystania przez Wnioskodawcę ze skoordynowanych rozkładów jazdy od spełnienia świadczeń określonych w umowie,

- o stwierdzenie nieważności umowy z dnia 11 października 2000r. zawartej przez Wnioskodawcę z Transłudem jako wypełniającej przesłanki art. 5 ust. 1 pkt 7 ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów tj. jako zawartej w następstwie działań narzucających konieczność zawarcia umowy (została ona zawarta w gabinecie Wicestarosty Legionowskiego pod presją psychiczną), oraz jako zobowiązującej Wnioskodawcę do wykonywania przewozów osób pod szyldem firmy dominującej oraz do ponoszenia świadczeń finansowych na rzecz firmy dominującej, mimo że Wnioskodawca jest samodzielnym przedsiębiorcą;
- o zobowiązanie Starostwa Legionowskiego do wykreślenia z uzgodnionych, ważnych od dnia 16 października 2000r. do dnia 16 czerwca 2001r. rozkładów jazdy Transłudu tych godzin kursowania, które kolidują z obowiązującym rozkładem jazdy Wnioskodawcy przez niezachowanie odstępu między czasami przejazdu dłuższego niż 5 minut, przez co naruszono ustawę z dnia 16 kwietnia 1993r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 1993r. Nr 47, poz.211 z późn. zm.).

Wnioskodawca zażądał również poparcia i przystąpienia przez Prezesa Urzędu do sprawy wytoczonej przez Wnioskodawcę przed Sądem Gospodarczym w Warszawie o nakazanie Transłudowi zaprzestania wykonywania przewozów osób na trasie Warszawa - Chotomów - Warszawa w godzinach przeznaczonych na wykonywanie działalności gospodarczej przez Wnioskodawcę.

Prezes Urzędu przeanalizował wniosek, pismo podtrzymujące wniosek oraz załączone materiały i dokonał następujących ustaleń.

Wnioskodawca jest przewoźnikiem prowadzącym regularne przewozy pasażerskie na trasie Warszawa-Chotomów-Legionowo-Warszawa. W dniu 30 sierpnia 1996r. zawarł on z Transłudem umowę o dzierżawę szyldu, na mocy której Transłud zobowiązał się do układania rozkładów jazdy i podawania ich do publicznej wiadomości z tygodniowym wyprzedzeniem (§ 1), a Wnioskodawca zobowiązał się płacić do 10-tego każdego miesiąca za umożliwienie przewozu autobusowego pasażerów pod szyldem firmy Transłud (§ 2).

Jak wynika z pisma z dnia 17 września 1999r. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie (PIGTSiS) - sprawującej na mocy zadania zleconego funkcję koordynatora rozkładów jazdy, PIGTSiS w kwietniu 1998r. zatwierdziła rozkład jazdy dla firmy Transłud na trasie Warszawa-Chotomów-Warszawa. W rozkładzie tym realizowanym przez Transłud wskazano także jako podwykonawców osiem innych firm oznaczonych kodami od WA 47 do WA 54 (kod rozkładu jazdy Wnioskodawcy - WA 53). W zatwierdzonym rozkładzie jazdy poszczególne kursy przypisane były do wymienionych wykonawców faktycznie realizujących kursy.

Wnioskodawca pismem z dnia 1 sierpnia 1998r. wypowiedział ww. umowę z dnia 30 sierpnia 1996r., a następnie zawarł z Transłudem nową umowę Nr 1/08/98. Na jej podstawie zatwierdzony został przez PIGTSiS odrębny rozkład jazdy Wnioskodawcy, jako

podwykonawcy. Przy czym godziny kursów przeznaczone dla Wnioskodawcy nie zostały usunięte z rozkładów jazdy Transludu, ponieważ umowa przewidywała ich zwrot w przypadku jej rozwiązania. Jak wynika z informacji przekazywanych przez PIGTSiS (pismo z dnia 17 września 1999r.), Wnioskodawca składając dokumenty w Urzędzie Wojewódzkim wraz z rozkładem jazdy załączył także umowę zawartą z Transludem.

W dniu 4 maja 1999r. w Starostwie Powiatu Warszawskiego, odbyło się spotkanie z przewoźnikami wykonującymi komunikację autobusową na linii Warszawa-Chotomów-Warszawa, na którym doszło do rozdzielenia czasów odjazdów m.in. Wnioskodawcy z rozkładów jazdy Transludu. W związku z tym zostały utworzone odrębne zadania przewozowe ww. przewoźników, którzy – jak utrzymuje Starostwo Powiatu Warszawskiego – są na własnym rachunku i istniejące kursy są przynależne ww. przewoźnikom. Starostwo Powiatu Warszawskiego skoordynowało Wnioskodawcy rozkład jazdy sobotnio-niedzielny bez uzgodnień z Transludem (który wyraził negatywne stanowisko wobec przedstawionego rozkładu) i firmy MARGO BUS (która nie podpisała się pod przedstawionym rozkładem). W dniu 10 maja 1999r. Starostwo Powiatu Warszawskiego opatrzyło rozkłady jazdy Wnioskodawcy klauzulą o treści: „Rozkłady jazdy uzgodnione na zasadach koordynacji określonych w przepisach prawa przewozowego”.

Translud pismem z dnia 2 lipca 1999r. poinformował Wnioskodawcę o wypowiedzeniu z dniem 12 lipca 1999r. umowy o współpracy z 1998r. i o zabezpieczeniu przez autobusy Transludu godzin kursowania pojazdów Wnioskodawcy. Swoją decyzję Translud uzasadnił naruszeniem warunków umowy poprzez skandaliczne postępowanie Wnioskodawcy i działanie na niekorzyść Transludu.

W dniu 5 października 2000r. w wyniku inicjatywy Wiceprezydenta Miasta Legionowa, popartej przez Starostwo Powiatu w Legionowie, będące koncesjonodawcą na działalność przewozową osób pojazdami samochodowymi – ustalono 3 główne linie przewozowe do Warszawy, co miało porządkować zarobkowy regularny przewóz osób przez przedsiębiorstwa prywatne na trasie Serock-Zegrze-Legionowo-Chotomów-Warszawa. Jedną z tych linii, obejmującą połączenie Chotomów-Warszawa, ma być obsługiwana przez trzy firmy: Translud, MARGO BUS, MK. Pozostałe dwie linie to: Legionowo Osiedle Młodych – Warszawa (obsługiwana przez firmę „Daniel Niezgodą”) oraz Serock – Warszawa trasa przez Zegrze Północne i Legionowo (obsługiwana przez Transport s.c. Zbigniew Biliński). Ustalenia te, zwane porozumieniem weszły w życie w dniu 16 października 2000r. i zostały podpisane „przez wszystkie zainteresowane strony”. Celem porozumienia, z którego wynika podział linii dostosowujących do pasażerów z poszczególnych rejonów zamieszkania miało być spowodowanie likwidacji dotychczasowej niebezpiecznej rywalizacji firm kosztem życia i zdrowia pasażerów w walce o klienta oraz wyeliminowanie „wycieczek” pasażerów po mieście, skracając czas przejazdu.

Wnioskodawca zarzuca, iż Starostwo Powiatu Legionowskiego wykreowało tym porozumieniem na linii przewozowej, na której przewozy wykonuje również Wnioskodawca firmę dominującą –Translud. Zdaniem Wnioskodawcy, względem niego oraz innych przedsiębiorców wykonujących przewozy osób na liniach regularnych, którzy nie podpisali wskazanego wyżej porozumienia, dopuszczono do istotnego ograniczenia konkurencji, poprzez dokonanie podziału rynku według kryterium terytorialnego tj. podziału na trzy główne linie przewozowe oraz według kryterium podmiotowego tj. podziału pomiędzy wybranych przedsiębiorców. Translud wspólnie z przedsiębiorcami wskazanymi w porozumieniu oraz Starostwem Legionowskim ustalili i podpisali warunki umowy (porozumienia), pozostawiając poza kręgiem podmiotów uprawnionych do obsługi linii

przewozowych pozostałych przedsiębiorców, którzy są przedsiębiorcami wpisanymi do ewidencji podmiotów gospodarczych i posiadają koncesję na regularny przewóz.

W dniu 11 października 2000r. pomiędzy Transludem a Wnioskodawcą została zawarta na okres jednego roku tj. do dnia 15 października 2001r. umowa najmu, w której Wnioskodawca zobowiązuje się płacić właścicielowi firmy Translud do 10-tego każdego miesiąca za umożliwienie przewozu autobusowego pasażerów pod szyldem firmy Translud (...).

Wnioskodawca podnosi, iż powyższa umowa, której miejscem podpisania stał się gabinet Wicestarosty Legionowskiego została wymuszona i jest niezgodna z przepisami ustawy Prawo przewozowe i rozporządzeniem 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. z 2000r. Nr 82, poz. 933). Translud uzależniał możliwość wykonywania zarobkowych przewozów osób przez Wnioskodawcę od podpisania tejże umowy, a przymuszanie przez Wicestarostę Legionowskiego do wykonywania przewozu pod szyldem Transludu oraz nieprawidłowości będące następstwem działań Starostwa Powiatu Legionowskiego uniemożliwiają Wnioskodawcy prowadzenie działalności.

Zdaniem Wnioskodawcy, w przedmiotowej sprawie prawo zostało naruszone z powodu przypisania niezależnym i samodzielnym przedsiębiorcom roli tzw. podwykonawców firmy dominujące na rynku, którą jest Trasnud. Jazdy na trasach to jazdy według rozkładów poszczególnych przewoźników. Nie jest – w opinii Wnioskodawcy – prawnie dopuszczalne aby Translud otrzymywał skoordynowane rozkłady jazdy „na zapas”, które udostępnia innym przewoźnikom. Posiadanie rozkładów jazdy w liczbie większej niż mogą obsłużyć własne lub dzierżawione autobusy jest nieprawidłowe w sytuacji, gdy samodzielni przewoźnicy nie mogą uzyskać uzgodnienia i skoordynowania swoich rozkładów jazdy. Wnioskodawca wskazuje sześć innych firm, które wykonują przewozy na trasie Warszawa-Chotomów-Warszawa, którym tak jak Wnioskodawcy Starostwo Powiatowe w Legionowie oraz PIGTSiS odebrały możliwość samodzielnego wykonywania przewozów w oparciu o własne rozkłady jazdy poprzez zastraszenie, że jeżeli nie podporządkują się firmie Translud Wicestarosta Powiatu pozbawi je prawa wykonywania działalności gospodarczej.

Wnioskodawca podnosi, iż Starostwo Powiatu Legionowskiego nałożyło na przewoźników obowiązek uporządkowania spraw dotyczących organizacji i koordynowania przewozu przez poszczególne firmy. Jednakże do uporządkowania tych spraw z racji swoich kompetencji zobowiązany jest ten właśnie organ, a nie przewoźnicy; zwłaszcza ci, którzy skarżą bezczynność organu przy aktualizacji rozkładów jazdy i wskazują wiele nieprawidłowości, których dopuszcza się organ. Wobec bezczynności organów w wykonywaniu ustawowego obowiązku na nich nałożonego Wnioskodawca wniósł skargę do Rady Powiatu na bezczynności i nieprawidłowości w działalności Starostwa Powiatu Legionowskiego oraz do Wojewody Warszawskiego na bezczynność PIGTSiS, wykonującej zadania zlecone w zakresie koordynowania przewozów.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje.

Z dniem 1 kwietnia 2001r. weszła w życie ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319), która zastąpiła ustawę z dnia

24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów.

Zawarcie porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym polegające na podziale rynku zbytu lub zakupu mieści się obecnie w dyspozycji art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, natomiast porozumienie polegające na ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem w dyspozycji art. 5 ust. 1 pkt 6 ww. ustawy. Stosowanie praktyk monopolistycznych (praktyk ograniczających konkurencję) polegających na nadużyciu pozycji dominującej wypełnia obecnie dyspozycję art. 8 ww. ustawy.

Za istotę praktyk ograniczających konkurencję można uznać bezprawne zastosowanie (nadużycie) siły rynkowej przez przedsiębiorcę albo grupę przedsiębiorców uczestniczących w porozumieniu, prowadzące do ograniczenia samodzielności pozostałych uczestników rynku (kontrahentów, konkurentów) oraz wymuszania uczestnictwa w rynku na zasadach narzuconych, z reguły mniej korzystnych, niżby to wynikało z działania mechanizmów rynkowych w warunkach istnienia konkurencji.

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na rynku. Ustalenie rynku właściwego, wyznaczającego płaszczyznę współzawodnictwa przedsiębiorców w prowadzonej działalności gospodarczej na określonym terytorium jest zatem koniecznym warunkiem zastosowania przepisów ustawy antymonopolowej.

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, 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.

Charakter prowadzonej przez Wnioskodawcę działalności wskazuje, iż w przedmiotowej sprawie jako rynek właściwy pod względem przedmiotowym (produktowym) należy uznać rynek usług drogowego przewozu osób na liniach regularnych.

Kolejnym, obok przedmiotowego, elementem rynku relewantnego jest rynek geograficzny. Jest to obszar, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do danego produktu, są dla wszystkich konkurentów zbliżone. Za rynek właściwy pod względem przestrzennym (geograficznym) należy uznać obszar obejmujący trasę Serock-Legionowo-Chotomów-Warszawa.

Tym samym w przedmiotowej sprawie rynkiem właściwym, na którym mogłyby się ujawnić zarzucane przez Wnioskodawcę praktyki ograniczające konkurencję jest lokalny rynek usług drogowego przewozu osób na liniach regularnych na trasie Serock-Legionowo-Chotomów-Warszawa.

Stosownie do art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Niezbędnym zatem warunkiem dla postawienia przedsiębiorcy zarzutu naruszenia przytoczonego wyżej art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest posiadanie przez niego pozycji dominującej na określonym wyżej rynku właściwym.

Jako pozycję dominującą rozumie się 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 przekracza 40% (art. 4 pkt 9 ww. ustawy).

Jak wynika z przekazanych przez Wnioskodawcę informacji, firma „Translud” działa w otoczeniu kilku innych przedsiębiorców, do których należy zaliczyć: „Magro-Bus”, „MK”, „Daniel Niezgoda”, „Transport s.c. Zbigniew Biliński”, przy czym firmy „Margo Bus” i MK oferują swoje usługi dokładnie na tej samej trasie co Translud, czyli Warszawa-Chotomów-Warszawa. Ponadto na ww. trasie oprócz wspomnianych przedsiębiorców usługa przewozu jest także świadczona przez ZTM w m.st. Warszawie (linia 723). Należy dodać, iż na niniejszej trasie swoją działalność prowadzą także przedsiębiorcy, którzy obsługują połączenia do Warszawy z innych, odległych miejscowości. Ponadto konkurencją dla Transludu stanowią także pozostali wskazywani przez Wnioskodawcę przewoźnicy, w tym również sam Wnioskodawca. Fakt, iż obecnie firmy te związane są z Transludem umowami najmu (w przypadku Wnioskodawcy umowa z dnia 11 października 2000r.) - czyniącymi z nich podwykonawców - nie przesądza, iż firmy te będące przedsiębiorcami dysponującymi bazą transportową nie stanowią dla Transludu potencjalnej konkurencji, która może zagrozić Transludowi choćby z chwilą wypowiedzenia umów. Co szczególnie istotne Translud dysponuje – jak wynika z informacji przekazywanych przez Wnioskodawcę – większym niż inni przewoźnicy potencjałem transportowym - 16 autobusów, jednak w żadnym razie liczba ta wobec blisko 30 autobusów pozostałych firm nie czyni z Transludu dominanta rynkowego.

Tym samym bezspornym jest, iż firma „Translud” działa w otoczeniu istotnej konkurencji i w żadnym razie nie można uznać, iż Translud posiada na rynku właściwym pozycję dominującą. Niemożliwym jest więc postawienie temu przedsiębiorcy zarzutu stosowania indywidualnych praktyk ograniczających konkurencję, określonych w art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Na powyższe Prezes Urzędu wskazywał Wnioskodawcy w piśmie z dnia 30 marca 2001r. odmawiającym wszczęcia postępowania administracyjnego. Jednak Wnioskodawca w dalszym ciągu w żaden sposób nawet nie starał się uprawdopodobnić posiadania przez Translud pozycji dominującej na rynku, ograniczając się jedynie do werbalnych twierdzeń nie popartych żadnymi danymi.

Wnioskodawca dopatruje się kreowania pozycji dominującej firmy Translud w działaniu Starostwa Powiatu Legionowskiego. Należy jednak zwrócić uwagę, co Prezes Urzędu wskazywał Wnioskodawcy w piśmie z dnia 30 marca 2001r., iż do zadań Starosty należy m.in. ocena stopnia zabezpieczenia potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej. W tej sferze działalności Starostwo nie może być uznane za przedsiębiorcę w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, a jego działalność w sferze administracji publicznej polegająca m.in. na koncesjonowaniu działalności gospodarczej nie podlega właściwości rzeczowej Prezesa Urzędu. Nie można bowiem uznać, że organy administracji funkcjonują na rynku na zasadach zbliżonych do prowadzenia działalności gospodarczej, a więc w sposób zarobkowy. Urzędy, jako organy administracji publicznej, wykonują swoje zadania w sposób władczy, w granicach obowiązującego prawa, finansując swoją działalność na odmiennych zasadach, niż to ma miejsce w odniesieniu do przedsiębiorców (*vide*: wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 29 grudnia 1993r. sygn. akt XVII Amr 42/93).

Kompetencje Starostwa Powiatu w zakresie oceny stopnia zabezpieczenia potrzeb przewozowych na danej linii legły także u podstaw zawartego w dniu 5 października 2000r. porozumienia mającego, w ocenie Wnioskodawcy, stanowić formalne ograniczenie oraz wyeliminowanie z rynku innych przedsiębiorców nie objętych porozumieniem.

W ocenie Prezesa Urzędu ww. porozumieniu nie można w żadnych razie przypisać charakteru antykonkurencyjnego, ma ono bowiem jedynie charakter regulacyjny (porządkowy). W ocenie Prezesa Urzędu, nie można uznać, iż umowa, której celem jest uporządkowanie - z korzyścią dla konsumentów - sfery usług przewozów pasażerskich na trasach obejmujących obszar Serock-Legionowo-Chotomów-Warszawa, na którym – według informacji zawartych we wniosku - funkcjonuje co najmniej 10 firm przewozowych, narusza art. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Nie można również uznać, iż takie porozumienie eliminuje z rynku innych działających na nim przedsiębiorców. Tak Wnioskodawca jak i pozostałe, wskazywane przez niego firmy prowadzą w dalszym ciągu swoją działalność w takim samym zakresie jak przed podpisaniem porozumienia. Przy czym nie należy do kompetencji Prezesa Urzędu ocena, czy Wnioskodawca słusznie uznawany jest przez Starostwo za podwykonawcę firmy Translud czy nie, a zatem czy umowa zawarta pomiędzy Transludem a Wnioskodawcą obowiązuje czy nie też nie. Jeżeli Wnioskodawca uznaje, iż podpisał umowę z Transludem pod wpływem groźby uniemożliwienia prowadzenia działalności gospodarczej formułowanej przez Transluda, jak i wskazywanego przez Wnioskodawcę urzędnika to przysługuje mu prawo podważenia tejże czynności prawnej w aspekcie art. 87 k.c. Ta kwestia jednak stanowi domenę sądu powszechnego i tylko sąd powszechny może spór w tej kwestii rozstrzygnąć. Jednakże należy wskazać, co Prezesa Urzędu uczynił już w piśmie z dnia 30 marca 2000r., iż Translud nie posiada żadnego umocowania do decydowania kto i w jaki sposób będzie świadczył usługi przewozu osób, natomiast jakiegokolwiek kroki podejmowane przez Starostwo w celu likwidacji działalności jakiegokolwiek przedsiębiorcy muszą mieć ścisłe umocowanie w przepisów prawa.

Nie sposób jednak nie zwrócić w tym miejscu uwagi na treść pisma z dnia 17 września 1999r. PIGTSiS skierowanego do Wnioskodawcy, w szczególności w aspekcie zapisu art. 5 ustawy Prawo przewozowe, który stanowi, iż przewoźnik może powierzać wykonanie przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, jednakże ponosi odpowiedzialność za ich czynności jak za swoje własne. Z ww. pisma wynika, iż w sierpniu 1998r. firma „Translud” wraz z Wnioskodawcą zgłosiły się do PIGTSiS z wnioskiem o wyodrębnienie z rozkładu jazdy firmy „Translud” kursów wykonywanych przez Wnioskodawcę. W tym celu przedłożona została umowa zawarta między firmą „Translud” a Wnioskodawcą i na tej podstawie został zatwierdzony odrębny rozkład jazdy Wnioskodawcy jako podwykonawcy, nie usuwając jednocześnie tych godzin z rozkładów firmy „Translud”, ponieważ umowa przewidywała ich zwrot w przypadku jej rozwiązania. Zdaniem PIGTSiS Wnioskodawca nigdy nie składał swojego odrębnego i podpisanego przez siebie rozkładu jazdy, cały czas posługując się dokumentem podpisanym wyłącznie przez firmę „Translud”. PIGTSiS podkreśla również, iż gdyby Wnioskodawca nie przedłożył tej umowy, nie miałby zatwierdzonego rozkładu jazdy na odpowiednio przyznane godziny, gdyż w świetle obowiązujących w 1998r. przepisów Prawa przewozowego, tj. wówczas, gdy obowiązywał art. 13 zobowiązujący przewoźników do wzajemnego uzgodnienia połączeń, Wnioskodawca aby otrzymać zatwierdzony rozkład jazdy musiałby uzyskać zgodę około 25 przewoźników, co w ocenie PIGTSiS byłoby niezmiernie trudne lub wręcz niemożliwe. Należy mieć na uwadze fakt, na który Prezes Urzędu także wskazywał w swoim piśmie z dnia 30 marca 2000r. powołując się na informacje uzyskane od PIGTSiS, iż obecnie na rzeczonych trasie ruch odbywa się niemal bez przerwy i właściwie nie ma fizycznej możliwości umieszczenia na niej nowych przewoźników.

Fakt podpisania wspomnianego wyżej porozumienia polegającego na podziale linii dostosowując je tym samym do potrzeb pasażerów z poszczególnych rejonów zamieszkania, a także w celu likwidacji niebezpiecznej rywalizacji firm kosztem zdrowia i życia pasażerów

w walce o klienta wynika m.in. z zapisów § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2000r., który stanowi, iż koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym powinna uwzględniać przede wszystkim potrzeby przewozowe na danej linii komunikacyjnej. Jak wskazano wyżej porozumienie to nie ogranicza dostępu do rynku i nie eliminuje z rynku przedsiębiorców nie objętych porozumieniem. Tym samym porozumienie zawarte pomiędzy Starostwem Powiatu Legionowskiego a wybranymi przewoźnikami, w tym firmą Translud nie ma charakteru porozumienia, którego zakaz wynika z art. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Ograniczenie swobody działalności uczestnika rynku, nie będącego następstwem dominacji rynkowej (która ma swoje źródło czy to w wysokim udziale w rynku, czy też zawarciem porozumienia ograniczającego konkurencję) nie ma charakteru praktyki ograniczającej konkurencję. W takim wypadku ochrony swoich praw podmiotowych strona może dochodzić na drodze postępowania cywilnego, nie zaś w trybie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Prezes Urzędu wając zasadność zarzutów przedstawionych przez Wnioskodawcę uznaje, iż przedmiotowa sprawa nie posiada charakteru antymonopolowego

Zgodnie z art. 85 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może, w drodze decyzji odmówić wszczęcia postępowania antymonopolowego, jeżeli w sposób oczywisty z zawartych we wniosku oraz posiadanych przez Prezesa Urzędu informacji wynika, iż nie naruszono zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 i 7, lub zakazu określonego w art. 8.

Jak wykazano w niniejszej decyzji z zawartych we wniosku oraz w jego podtrzymaniu, a także w oparciu o posiadane przez Prezesa UOKiK informacje w sposób oczywisty wynika, iż w przedmiotowej sprawie nie dochodzi do naruszenia przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Wobec powyższego orzeka się, jak w sentencji.

Od decyzji niniejszej przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji, za pośrednictwem niniejszej Delegatury.

Otrzymuje:

Pani Barbara Kopczyńska
Kordeks.
Usługi Autobusowe
i Mechanika Pojazdowa

ul. Boczna 5
05-123 Chotomów

D Y R E K T O R
Delegatury w m.st. Warszawie
Jarosław Król