

**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, dn.28.03.2001r.

RKT-560-s-04/00/MF

**Decyzja Nr RKT-7/2001**

- I. 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 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz.U. z 1999r. Nr 52, poz. 547 ze zmian. Dz.U. z 2000r. Nr 31, poz. 381; Nr 60, poz. 704) po rozpatrzeniu sprawy wszczętej na wniosek Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników „DEWAX” w Żorach przeciwko Gminie Rybnik, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakazuje się Gminie Rybnik zaniechanie stosowania praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji w ten sposób, że Gmina Rybnik odmawia przewoźnikom – członkom SPP „DEWAX” wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej w centrum Rybnika stanowiących jej własność.
- II. Na podstawie art. 104 K.p.a. i art. 8 ust. 1 w związku z art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz.U. z 1999r. Nr 52, poz. 547 ze zmian. Dz.U. z 2000r. Nr 31, poz. 381; Nr 60, poz. 704) po rozpatrzeniu sprawy wszczętej na wniosek Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników „DEWAX” w Żorach przeciwko Gminie Rybnik, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakazuje się Gminie Rybnik zaniechanie stosowania praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku poprzez podział rynku według kryteriów podmiotowych w ten sposób, że Gmina Rybnik odmawia przewoźnikom – członkom SPP „DEWAX” wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej w centrum Rybnika stanowiących jej własność.

**Uzasadnienie**

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Katowicach (zwany dalej organem antymonopolowym) wpłynęło pismo z Biura Rzecznika Praw Obywatelskich, w załączeniu którego przesłano wniosek Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników „DEWAX” w Żorach (zwane dalej Stowarzyszeniem) o zbadanie, czy wskutek działania organów administracji samorządowej nie nastąpiło naruszenie prawa.

Z treści pisma Stowarzyszenia wynikało (karty nr 4-8), że prywatni przewoźnicy wykonujący zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym na trasie Żory – Rybnik - Żory, po zmianie przepisów prawnych dotyczących koordynacji rozkładów jazdy zaczęli mieć problemy z uzyskaniem koordynacji swoich rozkładów jazdy. Początkowo, gdy koordynacją zajmowała się Gmina Rybnik (zwana dalej Gminą), odmawiała ona dokonania koordynacji rozkładów jazdy członkom Stowarzyszenia. Po zmianie organu dokonującego koordynacji, Gmina przedstawiała wyłącznie opinie w kwestii koordynacji,

które są negatywne dla członków Stowarzyszenia. Ponadto o negatywnym stosunku Gminy do członków Stowarzyszenia świadczy to, że próbuje ona zmusić niektórych przewoźników do prowadzenia działalności przewozowej na trasie Żory – Rybnik – Żory obwodnicą miasta, na której istnieje znikome zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie. Ponadto Gmina wypowiedziała wszystkim przewoźnikom będącym członkami Stowarzyszenia dotychczasowe umowy o korzystanie z przystanków autobusowych. Zdaniem Stowarzyszenia celem działania Gminy jest chęć wyeliminowania prywatnych przewoźników z rynku przewozów pasażerskich. Do powyższego wniosku załączona została bardzo obfita korespondencja pomiędzy Gminą i członkami Stowarzyszenia (karty nr 9 – 83).

Po wpłynięciu w/w pisma organ antymonopolowy przeprowadził postępowanie wyjaśniające w sprawie. W toku tego postępowania Stowarzyszenie stwierdziło, że wszyscy jego członkowie zwrócili się do Zarządu Województwa Śląskiego o dokonanie koordynacji rozkładów jazdy na linii Żory – Rybnik – Żory. Rozkłady powyższe nie zostały skoordynowane i stąd też Stowarzyszenie skierowało skargę na czynności Zarządu Województwa Śląskiego do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Aby móc jednak prowadzić działalność przewozową członkowie Stowarzyszenia przystali na narzucone ich zdaniem przez koordynatora rozkłady jazdy i trasy przejazdów (odmienne od przedłożonych przez przewoźników). Koordynator kierując się w tej mierze negatywną opinią ze strony Gminy odmówił skoordynowania takich rozkładów jazdy w oparciu o które przewoźnicy mogliby zatrzymywać się na przystankach Rybnik Ligota, Rybnik Żorska, Rybnik Bazylika i Rybnik Urszulanki. Inni przewoźnicy prowadzący działalność przewozową na liniach z Rybnika do Żor i z powrotem np. PPKS Rybnik mają prawo zatrzymywać się na w/w przystankach. Członkowie Stowarzyszenia zmuszani są do jeżdżenia obwodnicą miasta Rybnik i zatrzymywania się na przystankach oddalonych od centrum, co powoduje, że nie są konkurentami dla innych przewoźników. Wydłużony został również ich czas przejazdu.

Stowarzyszenie stwierdziło, że wszyscy jego członkowie prowadzą działalność polegającą na zarobkowym przewozie osób. Po wypowiedzeniu przez Gminę umów na korzystanie z przystanków zwrócili się oni z prośbą o zawarcie nowych umów z Gminą, spotkali się jednak w tym zakresie z odpowiedzią odmowną (karty nr 92 – 94, 166).

W toku dalszego postępowania Stowarzyszenie złożyło formalny wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Gminie zarzucając jej stosowanie praktyk monopolistycznych polegających na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji oraz podział rynku według kryteriów podmiotowych (karty nr 255 – 258).

W uzasadnieniu wniosku wskazano, że miasta Rybnik i Żory są oddalone od siebie o około 14 kilometrów. Wieloletnie powiązania społeczno – gospodarcze obydwu miast (do 1975r. Żory wchodziły w skład powiatu rybnickiego) miały i nadal mają wpływ na to, że duża liczba mieszkańców Żor zmuszona jest dojeżdżać do pracy lub szkoły w Rybniku. Do 1990r. linie komunikacyjne między Rybnikiem i Żorami były obsługiwane wyłącznie przez PPKS Rybnik, a marginalnie wykonywane były tzw. przewozy pracownicze. Na w/w linii odbywa się ruch pasażerski w znacznych rozmiarach. Od początku lat 90 – tych działalność przewozową na powyższej linii zaczęli prowadzić prywatni przewoźnicy, którzy nie napotykali większych przeszkód w prowadzeniu tej działalności. W tym też czasie podpisali oni stosowne umowy z Gminą w oparciu o które mieli prawo zatrzymywać się na przystankach na terenie Rybnika.

Po zmianie przepisów prawnych w zakresie koordynacji rozkładów jazdy członkowie Stowarzyszenia zaczęli mieć trudności zarówno z koordynacją rozkładów jazdy, jak i podpisaniem umów w oparciu o które mogliby korzystać z przystanków na terenie Rybnika. Począwszy od lutego 2000r. koordynacją rozkładów jazdy na linii Żory – Rybnik – Żory zajmuje się Zarząd Województwa Śląskiego. Koordynator przy zajmowaniu przez siebie stanowiska w zakresie rozkładów jazdy członków Stowarzyszenia kierował się głównie opinią ze strony Gminy, niekorzystną dla przewoźników. Stowarzyszenie ponadto wskazało, że o negatywnym stosunku Gminy do jego członków świadczy przede wszystkim to, iż

proponuje ona przejazd wyłącznie obwodnicą miasta, a także to, że wypowiedziała członkom Stowarzyszenia umowy o korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej. Członkowie Stowarzyszenia wielokrotnie zwracali się do Gminy z wnioskami o wyrażenie zgody na korzystanie z przystanków stale jednak spotykali się z odpowiedzią odmowną. Aktualnie Gmina stawia warunek, że wyrazi zgodę na korzystanie z jej przystanków wówczas, gdy przewoźnicy przedstawią jej skoordynowane rozkłady jazdy, nie jest w tej kwestii jednak konsekwentna.

W związku ze złożonym przez Stowarzyszenie wnioskiem organ antymonopolowy wszczął postępowanie administracyjne w sprawie nakazania zaniechania przez Gminę Rybnik, stosowania praktyk monopolistycznych polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji oraz podział rynku według kryteriów podmiotowych w ten sposób, że Gmina Rybnik odmawia innym przedsiębiorcom wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej stanowiących jej własność, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (karty nr 269 – 271).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania, a także w toku wcześniejszej korespondencji z organem antymonopolowym Gmina przedstawiła następujące stanowisko w sprawie (karty nr 97-100, 146-148, 284).

Wyrażenie zgody na korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej następuje w drodze umowy cywilnoprawnej dotyczącej korzystania z rzeczy. Podmiotami tej umowy są przewoźnik i właściciel przystanków. Gmina, jako właściciel przyjęła kryterium wedle którego do podpisania umowy dochodzi, kiedy przewoźnik posiada skoordynowany rozkład jazdy. Część członków Stowarzyszenia posiada skoordynowane rozkłady jazdy i z tymi przewoźnikami zawarte zostały umowy na korzystanie z przystanków. Pozostali przewoźnicy, jeżeli wyrażą gotowość zawarcia umów, w tym także partycypacji w kosztach utrzymania przystanków i przedstawią skoordynowane rozkłady jazdy, także staną się stronami umów cywilnoprawnych.

Do jednostki wewnętrznej Gminy (Zarząd Transportu Zbiorowego) należy działalność w zakresie transportu zbiorowego, której celem jest organizowanie i nadzorowanie lokalnego transportu zbiorowego oraz administrowanie przystankami komunikacyjnymi. Gmina brała udział w spotkaniach z przewoźnikami, na których ustalono kryteria działań związanych z obsługą przewozów na trasie Rybnik – Żory. Ustalono, że głównym przewoźnikiem na linii Rybnik - Żory jest PPKS w Rybniku, natomiast pozostali przewoźnicy są traktowani jako komunikacja uzupełniająca – dodatkowa. Zdaniem Gminy jej działalności nie można uznać za praktykę monopolistyczną dlatego, że polega ona na uporządkowaniu przewozów i jest oparta na jasnych kryteriach.

Jako podstawę wypowiedzenia umów na korzystanie z przystanków członkom Stowarzyszenia, Gmina wskazała, że nastąpiło to z powodu zmian organizacyjnych wewnątrz Gminy tj. z wydzieleniem z Rybnickich Służb Komunalnych Zarządu Transportu Zbiorowego. Ponadto ustawa z dnia 21.01.2000r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej wprowadziła zmiany w zakresie organu uprawnionego do dokonania koordynacji. Dlatego też zmieniono § 9 dotychczasowych umów określającego termin ich obowiązywania. Przedstawienie zaakceptowanego rozkładu jazdy przez Zarząd Województwa Śląskiego stanowi podstawę do zawarcia umowy na dalsze korzystanie z przystanków.

Gmina stwierdziła również, że każdy kto chce prowadzić działalność przewozową na trasie Rybnik – Żory musi brać pod uwagę fakt, że od „zawsze” na tej trasie komunikację wykonuje PPKS Rybnik. PPKS jest „uprzywilejowany” w ten sposób, że jako jedyny oferuje transport wysokopojemny i obsługuje wszystkie przystanki zlokalizowane na trasie Rybnik – Żory.

W oparciu o zebrany w postępowaniu administracyjnym materiał dowodowy organ antymonopolowy ustalił następujący stan faktyczny.

Rybnik i Żory będące miastami na prawach powiatu są oddalone od siebie o około 14 kilometrów. Pomiędzy tymi miastami istnieją silne powiązania społeczno – gospodarcze wyrażające się m.in. w tym, że wielu mieszkańców Żor dojeżdża do szkoły lub zakładu pracy w Rybniku. Do lat 90-tych jedynym przewoźnikiem na linii komunikacyjnej Żory – Rybnik – Żory był PPKS Rybnik, marginalnie przewozy również wykonywały zakłady pracy. Na początku lat 90-tych na w/w linii pojawiła się konkurencja ze strony prywatnych przewoźników, którzy zakupili minibusy i rozpoczęli prowadzenie działalności przewozowej. Z treści pisma Stowarzyszenia wynika, że do czasu zmian w przepisach ustawy Prawo przewozowe w zakresie określenia zasad koordynowania rozkładów jazdy członkowie Stowarzyszenia nie spotykali się z większymi trudnościami w prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej ze strony Gminy. W dniu 14.02.1996r. Rada Miasta Rybnika podjęła Uchwałę Nr 172/XV/96 w sprawie: ustalenia Regulaminu korzystania z przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej (karta nr 101). Zgodnie z pkt 1 w/w Regulaminu prowadzenie na terenie przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej działalności polegającej na przewozie osób jest możliwe wyłącznie na podstawie rozkładów jazdy zatwierdzonych przez komisję ds. koordynacji rozkładu jazdy powołaną Zarządzeniem Prezydenta Miasta. Podmiotem uprawnionym do zawierania umów na korzystanie z przystanków i dworców jest Służba Transportu Zbiorowego Rybnickich Służb Komunalnych. Powyższy regulamin został zmieniony Uchwałą Nr 179/XVI/96 Rady Miejskiej Rybnika z dnia 27.03.1996r. w sprawie zmiany w Regulaminie korzystania z przystanków i dworców miejskiej komunikacji autobusowej w ten sposób, że w pkt 1 słowo „zatwierdzonych” zastąpiono słowem „uzgodnionych”.

Poszczególni przewoźnicy – członkowie Stowarzyszenia zawarli z Gminą umowy na korzystanie z przystanków na terenie Rybnika (Karty nr 172, 173, 177, 181, 199, 204, 214, 229, 236, 244). Z tytułu korzystania z przystanków każdy z przewoźników zobowiązał się do partycypowania w kosztach oczyszczenia i utrzymania przystanków na terenie Rybnika proporcjonalnie do stopnia ich wykorzystania. W każdej z w/w umów zawarte zostało sformułowanie, że wykaz przystanków (z których mogą korzystać przewoźnicy) stanowi zatwierdzony rozkład jazdy, który jest załącznikiem do zezwolenia na wykonywanie krajowego drogowego przewozu osób. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że począwszy od stycznia 1999r. do lutego 2000r. koordynacją rozkładów jazdy członków Stowarzyszenia zajmowała się Gmina.

W/w umowy o korzystanie z przystanków zostały wypowiedziane przez Gminę. Jako podstawę wypowiedzenia został wskazany § 9 umowy, który stanowił, że umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony z możliwością wcześniejszego rozwiązania za jedno miesięcznym okresem wypowiedzenia przypadającym na koniec miesiąca (karty nr 178, 196, 198, 208, 211, 221, 227, 234). Po wypowiedzeniu umów członkowie Stowarzyszenia pismami o identycznej treści z dnia 12.06.2000r. zwrócili się do Gminy o udostępnienie do korzystania zatok przystankowych na terenie miasta Rybnik, w szczególności z przystanków Rybnik Żorska, Rybnik Bazylika, Rybnik Chrobrego, Rybnik Dworzec PKP (karty nr 150-154, 156, 158-160). W swoim wniosku członkowie Stowarzyszenia zwrócili się do Gminy również o wyjaśnienie faktu, że niektórzy przedsiębiorcy tj. PPKS Rybnik, Transgór S.A. w Rybniku i Travel Bus korzystają z w/w przystanków.

W odpowiedzi Gmina poinformowała poszczególnych członków Stowarzyszenia o tym, iż przystanki są udostępniane tym przewoźnikom, którzy przedstawią uzgodnione (skoordynowane) rozkłady jazdy na daną linię komunikacyjną. Po uzyskaniu uzgodnienia Zarządu Transportu Zbiorowego może ona zawrzeć umowę na korzystanie z przystanków niezbędnych do realizacji skoordynowanych kursów. Odmowę wyrażenia zgody na korzystanie z przystanków Gmina uzasadniała również tym, że komunikację wewnątrz miasta

rozwiązuje komunikacja miejska organizowana przez Zarząd Transportu Zbiorowego (czyli przez samą Gminę), dla potrzeb których istniejące zatoki są ledwo wystarczające. Ponadto Gmina wskazywała na duże natężenie ruchu drogowego w centrum miasta.

Gmina w toku postępowania administracyjnego w pismach kierowanych do organu antymonopolowego (również w innej korespondencji) stale stoi na stanowisku, że głównym przewoźnikiem na linii Żory – Rybnik – Żory jest PPKS Rybnik, które stosuje wszystkie ustawowe ulgi obowiązujące w komunikacji i obsługuje wszystkie przystanki na powyższej trasie. Dlatego też pozostałych przewoźników oferujących przewozy minibusami trzeba traktować jako komunikację uzupełniającą – dodatkową. Ponadto zdaniem Gminy każdy kto chce prowadzić działalność przewozową na w/w linii komunikacyjnej musi wziąć pod uwagę fakt, że „od zawsze” na tej trasie przewozy wykonuje PPKS Rybnik. Stąd też przedsiębiorca ten jest „uprzywilejowany” w tym znaczeniu, że jako jedyny oferuje tabor wysokopojemny i obsługuje wszystkie przystanki.

Z przystanków na których Gmina nie pozwala się zatrzymywać przewoźnikom – członkom Stowarzyszenia tj. Rybnik Dworzec PKP, Rybnik Bazylika, Rybnik Żorska i Rybnik Urszulanki korzystają (za zgodą Gminy) MZK Jastrzębie, PPKS Rybnik oraz jak określiła to Gmina „komunikacja miejska Rybnika” pod którym to pojęciem kryją się przewozy organizowane przez Gminę.

O stosunku Gminy do prywatnych przewoźników – członków Stowarzyszenia świadczy również stanowisko, które zajęła ona w toku postępowania koordynacyjnego rozkładów jazdy w/w przewoźników prowadzonego przez Zarząd Województwa Śląskiego. Świadczy o tym pismo Gminy z dnia 16.05.2000r. (karta nr 108) kierowane do Zarządu Województwa Śląskiego w którym znalazło się stwierdzenie, iż z rozkładów jazdy należy wykreślić przystanki:

- trasa Rybnik – Żory: Dworzec PKP, Bazylika, Żorska
- trasa Żory – Rybnik: Żorska, Bazylika, Urszulanki, Chrobrego (likwidacja przystanku).

Jak wynika to z pisma Zarządu Województwa Śląskiego kierowanego do organu antymonopolowego (karta nr 272) negatywne stanowisko Gminy w przedmiocie możliwości korzystania z w/w przystanków przez przewoźników – członków Stowarzyszenia miało bezpośredni wpływ na odmowę koordynacji przedstawionych przez tych przewoźników rozkładów jazdy. Stąd też Zarząd Województwa zwrócił się do członków Stowarzyszenia o zmianę rozkładów jazdy w ten sposób, aby wykreślić z nich w/w przystanki, co zgodne byłoby ze stanowiskiem Gminy Rybnik. Z twierdzeń przewoźników wynika, że zmienili oni proponowane przez siebie rozkłady jazdy zgodnie z sugestiami koordynatora. Uważają jednak, że byli do tej zmiany zmuszeni, gdyż w przeciwnym wypadku nie otrzymaliby skoordynowanych rozkładów jazdy, a tym samym nie mogliby prowadzić działalności gospodarczej polegającej na zarobkowym przewozie osób. Z informacji przekazanych przez Stowarzyszenie wynika, że jego członkowie wystąpili we wrześniu 2000r. do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie Ośrodek Zamiejscowy w Katowicach z siedzibą w Gliwicach ze skargą na czynności materialno – techniczne Zarządu Województwa Śląskiego – odmowę koordynacji przedstawionych rozkładów jazdy (karta nr 299). Sprawa do dnia dzisiejszego nie została jeszcze rozpoznana przez w/w Sąd.

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego organ antymonopolowy zważył co następuje.

Dla stwierdzenia zarzucanej praktyki monopolistycznej na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej, konieczne jest łączne wystąpienie następujących przesłanek;

- pozycja dominująca przedsiębiorcy na rynku,
- przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Przez pozycję dominującą zdefiniowaną w art. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej rozumie się pozycję przedsiębiorcy polegającą na tym, że podmiot ten nie spotyka się z istotną konkurencją na rynku krajowym lub lokalnym. Domniemywa się, że przedsiębiorca zajmuje pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %. Przez pozycję monopolistyczną, która jest kwalifikowaną formą pozycji dominującej rozumiemy pozycję przedsiębiorcy polegającą na tym, że podmiot ten nie spotyka się z konkurencją na rynku krajowym lub lokalnym.

Jak ustalono w toku postępowania administracyjnego Gmina jest jedynym właścicielem przystanków komunikacji miejskiej na terenie Rybnika. 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) 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 Gmina jest uprawniona do tworzenia przystanków komunikacji miejskiej na swoim terenie, a także do wyrażania zgody na korzystanie z przystanków przez inne podmioty. Gmina w świetle art. 2 ustawy antymonopolowej jest przedsiębiorcą. Zgodnie z przepisami ustawy a dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1996r. Nr 13, poz. 74 z późn. zm.) do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, a w szczególności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Przedsiębiorcy ubiegający się o prowadzenie działalności gospodarczej na określonych liniach komunikacyjnych (w tym Żory – Rybnik – Żory), zobowiązani są uzyskać zgodę na korzystanie z przystanków zlokalizowanych na tej linii komunikacyjnej. Brak zgody na korzystanie z przystanków uniemożliwia podjęcie i prowadzenie działalności polegającej na przewozie osób. Stąd też łącznie oceniając wyżej przedstawione fakty należy stwierdzić, że Gmina, jako zarządca wszystkich dróg na swoim obszarze zajmuje monopolistyczną 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.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz.U. Nr 141, poz. 942 z późn. zm.), działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi wymaga zezwolenia. Art. 11 w/w ustawy określa, jakie wymogi musi spełnić przedsiębiorca, aby zezwolenie mogło być udzielone. Ust. 3 w/w przepisu stwierdza, że przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na przewozy regularne jest obowiązany przedłożyć organowi udzielającemu zezwolenia:

- projekt rozkładu jazdy uzgodniony na zasadach określonych w przepisach prawa przewozowego,
- ustalone z właścicielami przystanków i dworców zasady korzystania z tych obiektów.

Art. 11 ust. 3 ustawy o warunkach wykonywania drogowego przewozu osób nie wskazuje formy w której powinny być ustalane z właścicielami przystanków i dworców zasady korzystania z nich. Forma ta powinna być taka, aby przedsiębiorca ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na przewóz osób mógł te uzgodnione zasady przedłożyć organowi wydającemu zezwolenie. Wydaje się, że najodpowiedniejszą formą byłaby tutaj umowa cywilno – prawna, tym bardziej, że właściciel ma prawo pobierać pożytki z tytułu udostępniania jego własności osobom trzecim. W świetle art. 11 ust. 4 w/w ustawy opłaty za korzystanie z przystanków i dworców powinny być ustalane dla przewoźników na równoprawnych warunkach.

Stosownie do art. 140 k.c. w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia 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. W tych samych granicach może rozporządzać rzeczą. Powołany przepis nie może być usprawiedliwieniem dla stosowania praktyk

monopolistycznych. Ustawa antymonopolowa uchwalona w interesie publiczno – prawnym 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, w tym także od konkurenta. 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.

Gmina w dniu 30.03.2000r. wypowiedziała przewoźnikom – członkom Stowarzyszenia umowy o korzystanie z przystanków. Jako podstawę wypowiedzenia wskazano § 9 umowy z którego wynikało uprawnienie stron do jej rozwiązania za 1 – miesięcznym okresem wypowiedzenia. Gmina w wypowiedzeniu umów nie wskazała żadnej merytorycznej przyczyny takiego kroku. W toku późniejszej korespondencji z przewoźnikami, będącej następstwem ich wniosków o zawarcie nowych umów o korzystanie z przystanków Gmina wskazała, że takie umowy mogą być zawarte z tymi przewoźnikami którzy przedstawią uzgodnione (skoordynowane) rozkłady jazdy na daną linię komunikacyjną. Uzależniła więc zawarcie umowy od pewnego warunku. W toku postępowania antymonopolowego Gmina ponadto stwierdziła, że powodem wypowiedzenia umów było wydzielenie z Rybnickich Służb Komunalnych nowej instytucji p.n. Zarząd Transportu Zbiorowego i w związku z tym zaszła konieczność zmiany § 7 umowy dotyczącego konta bankowego. Ponadto zgodnie z ustawą z dnia 21.01.2000r. o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej Zarząd Województwa uzyskał uprawnienia z zakresu koordynacji na linii komunikacyjnej przebiegającej przez obszar dwóch lub więcej powiatów. Dlatego też zdaniem Gminy zaszła konieczność rozwiązania dotychczasowych umów, a nowe mogły zostać zawarte po przedłożeniu przez przewoźników skoordynowanych rozkładów jazdy. Ponadto, jak wynika to z pisma Gminy z dnia 15.05.2000r. (karta nr 260), jej zdaniem komunikację wewnątrz miasta rozwiązuje komunikacja miejska organizowana przez Gminę, dla potrzeb której istniejące zatoki są ledwo wystarczające.

Nie sposób zgodzić się z wyżej wymienionym stanowiskiem, gdyż nie znajduje ono oparcia w aktualnym stanie prawnym.

Jak wcześniej zaznaczono, zgodnie z art. 11 ust. 3 pkt 1 ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na przewozy regularne zobowiązany jest przedłożyć organowi udzielającemu zezwolenia projekt rozkładu jazdy uzgodniony na zasadach określonych w przepisach prawa przewozowego.

Art. 2 ust 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000r. Nr 50, poz. 601) stanowi, że przewoźnik osób w regularnej komunikacji publicznej jest zobowiązany (...) podać do wiadomości publicznej rozkład jazdy środków transportowych. Koordynacja rozkładów jazdy prowadzona jest przez określone w ustawie organy samorządu terytorialnego w zależności od przebiegu linii komunikacyjnej na której obsługę ma zostać wydane zezwolenie. W przedmiotowej sprawie organem tym jest Zarząd Województwa Śląskiego.

Koordynacja prowadzona przez właściwe organy dokonywana była w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998r. 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). Zgodnie z jego § 3 ust. 1 pkt 2 koordynacja rozkładu jazdy polegała na uzgodnieniu przebiegu linii komunikacyjnych oraz godzin odjazdów pojazdów samochodowych w regularnym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem w szczególności: potrzeb przewozowych zgłaszanych przez samorządy gminne, powiatowe lub wojewódzkie, zabezpieczenie potrzeb przewozowych przez przewoźników oraz warunków ekonomicznych działalności przewoźników na istniejących liniach komunikacyjnych. Koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w

regularnym transporcie zbiorowym, prowadzona przez właściwe organy (...) powinna uwzględniać: stopień zabezpieczenia potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej, jakość i standard usług świadczonych przez już istniejących na danej linii komunikacyjnej przewoźników oraz opinie organizacji zrzeszających przewoźników z właściwej terytorialnie gminy, powiatu lub województwa.

Powyżej wskazane rozporządzenie zostało zastąpione 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. Nr 82, poz. 933). §3 ust. 1 pkt 2 w/w rozporządzenia stanowi, że koordynacja rozkładów jazdy polega na uzgodnieniu przebiegu linii komunikacyjnych oraz godzin odjazdów pojazdów samochodowych w regularnym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem w szczególności: potrzeb przewozowych zgłaszanych przez samorządy gminne, powiatowe lub wojewódzkie oraz zabezpieczenia potrzeb przewozowych przez przewoźników. Koordynacja rozkładów jazdy (...) powinna uwzględniać: zabezpieczenie potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, jakość i standard usług świadczonych przez przewoźników prowadzących już działalność na danej linii komunikacyjnej, (...) opinię organizacji zrzeszających przewoźników z właściwej terytorialnie gminy, powiatu lub województwa.

Tak więc koordynacja rozkładów jazdy w przedmiotowej sprawie należała i należy do innego organu samorządu terytorialnego niż Zarząd Gminy. Zgodnie z przytoczonymi wyżej przepisami prawa przewozowego Gmina nie pozostawała i nie pozostaje bez wpływu na to w jaki sposób będzie odbywać się ruch samochodowy (przewóz osób) na jej obszarze. Przy koordynacji należy uwzględnić w szczególności potrzeby przewozowe zgłaszane przez samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie. Zarówno z tego zapisu, jak i użycia formy „w szczególności” wynika, że potrzeby samorządu gminnego zostają uwzględnione w toku koordynacji. Stąd też przedsiębiorca ubiegający się o prowadzenie działalności na danej linii komunikacyjnej musi uwzględnić fakt, że koordynator może odmówić koordynacji przedstawionego przez niego rozkładu jazdy z tego względu, że potrzeby przewozowe na danej linii komunikacyjnej są zabezpieczone, a liczba istniejących na danej linii kursów jest na tyle duża, że dalsze zwiększenie obciążeń przystanków komunikacyjnych może powodować zagrożenia w ruchu drogowym (np. brak płynności ruchu, niebezpieczeństwo dla osób korzystających z przystanków). Tak też sytuacja kształtowała się w przedmiotowej sprawie tzn. Zarząd Województwa odmówił dokonania koordynacji rozkładów jazdy przedłożonych przez przewoźników – członków Stowarzyszenia opierając się na stanowisku Gminy w tej kwestii. Czynności koordynacyjne Zarządu Województwa zostały jednak przez członków Stowarzyszenia zaskarżone do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Kwestia, czy Zarząd Województwa zasadnie odmówił koordynacji rozkładów jazdy członków Stowarzyszenia nie ma znaczenia w przedmiotowej sprawie i zostanie ona rozstrzygnięta w postępowaniu sądowym.

W oparciu o powyższe ustalenia brak jest jednak podstaw do tego, aby Gmina wymuszała na przewoźnikach obowiązek przedkładania jej skoordynowanych rozkładów jazdy w celu wydania zgody na korzystanie z przystanków stanowiących jej własność. Brak jest bezpośredniego związku pomiędzy tymi czynnościami. Nie można zgodzić się z twierdzeniami Gminy, że dla uzyskania zgody na korzystanie z przystanków należy przedłożyć skoordynowane rozkłady jazdy. Brak jest w przepisach prawa ustalenia takiej kolejności dokonania czynności. Z § 1 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 marca 1998r. w sprawie dokumentów niezbędnych do udzielenia zezwolenia na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi nie będącymi taksówkami oraz treści i wzoru zezwolenia (Dz.U. Nr 34, poz. 193 z późn. zm.) wynika, że do wniosku o wydanie zezwolenia na przewozy regularne



przedsiębiorca jest zobowiązany dołączyć projekt rozkładu jazdy uzgodniony na zasadach koordynacji określonych w przepisach prawa przewozowego oraz ustalone z właścicielami przystanków i dworców zasady korzystania z tych obiektów. Tak więc obydwie w/w dokumenty należy równocześnie dołączyć do wniosku. Stąd też należy stwierdzić, że prawodawca uznał, iż czynności koordynacyjne, jak i uzgadnianie zasad korzystania z przystanków są niezależne od siebie i nie należy ich bezpośrednio ze sobą łączyć.

Zachowanie Gminy należy poddać ocenie w całym kontekście sprawy.

Gmina w toku postępowania administracyjnego w pismach kierowanych do organu antymonopolowego (również w innej korespondencji) stale stoi na stanowisku, że głównym przewoźnikiem na linii Żory – Rybnik – Żory jest PPKS Rybnik, które stosuje wszystkie ustawowe ulgi obowiązujące w komunikacji i obsługuje wszystkie przystanki na powyższej trasie (karty nr 99, 105, 148, 284). Dlatego też pozostałych przewoźników oferujących przewozy minibusami trzeba traktować jako komunikację uzupełniającą – dodatkową. Ponadto zdaniem Gminy każdy kto chce prowadzić działalność przewozową na w/w linii komunikacyjnej musi wziąć pod uwagę fakt, że „od zawsze” na tej trasie przewozy wykonuje PPKS Rybnik. Stąd też przedsiębiorca ten jest „uprzywilejowany” w tym znaczeniu, że jako jedyny oferuje tabor wysokopojemny i obsługuje wszystkie przystanki. Z informacji przedstawionych przez Gminę wynika, że na przystankach Rybnik Dworzec PKP, Bazylika, Żorska, Urszulanki mogą zatrzymywać swoje pojazdy niektórzy z przewoźników tj. MZK Jastrzębie, PPKS Rybnik oraz tzw. „komunikacja miejska miasta Rybnika” przy czym PPKS zatrzymuje się na przystankach Rybnik Bazylika i Żorska. Przedsiębiorca ten nie korzysta z przystanku Rybnik Dworzec PKP, gdyż posiada własny dworzec autobusowy. Gmina stale odmawia przewoźnikom – członkom Stowarzyszenia prawa do zatrzymywania się na w/w przystankach w celu umożliwienia wsiadania i wysiadania pasażerom. Potwierdzeniem tego jest stanowisko Gminy zawarte w korespondencji z organem antymonopolowym (karta nr 99, 147, 284), jak i przewoźnikami (karty nr 168). Gmina nie uzasadnia w żaden sposób swojego stanowiska. Jedynie w odniesieniu do przystanku Rybnik Bazylika można wysnuć przypuszczenie, iż jest to spowodowane nadmiernym zagęszczeniem ruchu na w/w przystanku. Ponadto stanowisko Gminy zawarte zostało w opinii (uzgodnieniu) Gminy z dnia 16.05.2000r. kierowanej do Zarządu Województwa Śląskiego (karta nr 108), które jak to wcześniej wykazano stanowiło bezpośrednią przyczynę odmowy przez Zarząd Województwa skoordynowania rozkładów jazdy poszczególnym członkom Stowarzyszenia. Stanowisko Gminy zawarte w w/w opinii nie stanowi samoistnej podstawy do uznania jej zachowania za praktykę monopolistyczną – jednakże w kontekście całej sprawy stanowisko Gminy zawarte w opinii świadczy o tym, że stara się ona wszelkimi sposobami nie dopuścić do powstania konkurencji na rynku przewozów na linii Rybnik – Żory – Rybnik i umocnić pozycję na tej linii PPKS Rybnik. Gmina przyjęła taktykę zgodnie z którą wyrazi zgodę na korzystanie z jej przystanków po przedłożeniu przez przewoźników skoordynowanych rozkładów jazdy (jak wykazano to wcześniej żądanie to nie znajduje potwierdzenia w obowiązujących przepisach). Jednocześnie Gmina zdaje sobie sprawę z faktu, że w świetle stanowiska Zarządu Województwa przewoźnicy nigdy nie uzyskają koordynacji przedłożonych przez nich rozkładów jazdy w formie przez siebie proponowanej – dotyczy to określenia przystanków na których mogą zatrzymywać swoje pojazdy, dlatego, że Gmina w swojej opinii (uzgodnieniu) stwierdza, iż nie zezwala przewoźnikom na zatrzymywanie się na tych przystankach. Równocześnie Gmina zezwala innym przewoźnikom na zatrzymywanie się na w/w przystankach, w szczególności PPKS w Rybniku. Jak sama twierdzi przedsiębiorstwo to jest i powinno być uprzywilejowane w stosunku do innych przedsiębiorców prowadzących działalność przewozową na linii Żory – Rybnik – Żory. Członkom Stowarzyszenia Gmina proponuje przejazd obwodnicą miasta Rybnik z pominięciem jego centrum i zatrzymywanie się na przystankach zlokalizowanych przy tej obwodnicy. Takie działanie Gminy powoduje, że oferta przewozowa członków Stowarzyszenia jest mniej korzystna od oferty PPKS Rybnik, gdyż na tej trasie istnieje znikome zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie - mieszkańcy

najczęściej dojeżdżają do szkół i zakładów pracy zlokalizowanych w centrum miasta. Ponadto czas przejazdu obwodnicą jest dłuższy niż trasą proponowaną przez członków Stowarzyszenia. Wolna konkurencja oznacza otwarty dostęp do rynku na równych prawach dla wszystkich przedsiębiorców. Charakteryzuje się tym, że przedsiębiorcy rywalizują o to, aby w drodze oferowania lepszych cen lub warunków świadczenia usług pozyskać jak największą liczbę kontrahentów. Im więcej jest konkurentów na rynku tym mniej jest możliwości jednostronnego dyktowania przez przedsiębiorcę warunków umów niezależnych od konkurentów i kontrahentów. Mechanizmy rynkowe funkcjonują efektywniej, gdy na rynku działa więcej przedsiębiorców. Z powyższego wynika, że Gmina odmawiając członkom Stowarzyszenia prawa prowadzenia działalności gospodarczej z wykorzystaniem przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych w centrum Rybnika i traktując w sposób uprzywilejowany PPKS Rybnik przeciwdziała rozwojowi wolnej konkurencji w zakresie przewozów pasażerskich na swoim terenie. Z tej też przyczyny mechanizmy rynkowe nie mogą funkcjonować w sposób prawidłowy. Równocześnie przedsiębiorca traktowany przez Gminę w sposób uprzywilejowany w znacznym stopniu pozbawiony jest nacisków na to, aby oferować lepsze ceny lub warunki świadczonych przez siebie usług, co z kolei jest niekorzystne dla jego kontrahentów (pasażerów).

Organ antymonopolowy w oczywisty sposób przychyliła się do stanowiska Gminy, że z mocy przepisów ustawy o samorządzie gminnym odpowiada ona za kształt transportu zbiorowego na swoim terenie i musi dbać o zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takim też działaniem ze strony Gminy była likwidacja przystanku Rybnik Chrobrego. W każdym jednak przypadku Gmina powinna w sposób równoprawny traktować wszystkich przewoźników na swoim terenie. Brak jest uzasadnienia dla działań polegających na tym, że niektórzy przewoźnicy uprawnieni są do prowadzenia działalności w zakresie przez siebie oczekiwanym (ze względu na swoje „uprzywilejowanie”), a inni zmuszani są do prowadzenia działalności na warunkach mniej korzystnych, z powodu niemożności korzystania z przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych w centrum miasta.

Stąd też działania Gminy wyczerpują znamiona praktyki monopolistycznej określonej w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej zgodnie z którym praktyką monopolistyczną jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Odmowa ze strony Gminy uzgodnienia zasad korzystania z przystanków stanowiących jej własność jest podyktowana chęcią utrzymania monopolistycznej pozycji PPKS Rybnik w zakresie przewozów pojazdami samochodowymi na linii Żory – Rybnik - Żory. Brak uzgodnionych z Gminą zasad korzystania z jej przystanków powoduje, że przewoźnicy zamierzający prowadzić działalność przewozową nie mogą prowadzić swojej działalności gospodarczej w zakresie przez siebie oczekiwanym.

Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że powstanie konkurencji na rynku przewozów w pozytywny sposób wpłynęłoby na wzrost poziomu obsługi mieszkańców. Zwiększenie ilości kursów na linii komunikacyjnej Żory – Rybnik - Żory 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 lepszych cen lub warunków świadczenia usług w celu pozyskania jak największej liczby kontrahentów. W związku z powyższym należy stwierdzić, że praktyki monopolistyczne Gminy skutkują w negatywny sposób nie tylko w stosunku do przedsiębiorców zamierzających prowadzić działalność przewozową, ale także w stosunku do mieszkańców Rybnika i okolicznych gmin. Potwierdzeniem faktu, że mieszkańcy chcą korzystać z przewozów oferowanych przez przewoźników – członków Stowarzyszenia są ich podpisy złożone na apelu do Gminy, w którym zwracają się z prośbą o to, aby prywatni przewoźnicy mogli zatrzymywać się na przystankach autobusowych zlokalizowanych w

Rybniku przy Dworcu PKP i przy Bazylice (karty nr 14 – 21). 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 Gmina wykorzystując zajmowaną przez siebie pozycję na rynku. Stąd też Gmina swoim zachowaniem godzącym w wolną konkurencję na rynku przewozów osób tym samym działa na niekorzyść swoich mieszkańców, jak i mieszkańców okolicznych miejscowości.

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

Dla bytu praktyki monopolistycznej określonej w art. 5 ust 1 pkt 2 ustawy antymonopolowej, spełnione muszą być następujące przesłanki.

- 1) pozycja dominująca,
- 2) podział rynku według kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych.

Jak wykazano w pkt I sentencji Gmina, jako zarządca wszystkich dróg na swoim obszarze zajmuje monopolistyczną 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.

Praktyki polegające na podziale rynku wg kryteriów terytorialnych, asortymentowych lub podmiotowych dotyczą zawsze tego samego rynku relewantnego (krajowego lub lokalnego). Polegają one na tym, że podmiot posiadający pozycję dominującą na relewantnym rynku w zróżnicowany sposób traktuje przedsiębiorców funkcjonujących na tym rynku. W związku z tym, praktyki polegające na tym, że Gmina niektórym przewoźnikom zezwala na zatrzymywanie się na przystankach w centrum miasta, a innym odmawia takiego zezwolenia, zmuszając ich tym samym do przewozu pasażerów obwodnicą miasta, co wykazano w poprzedniej części niniejszej decyzji, stanowią podział rynku według kryteriów podmiotowych.

Gmina w toku postępowania administracyjnego w pismach kierowanych do organu antymonopolowego stale twierdzi, że głównym przewoźnikiem na linii Żory – Rybnik – Żory jest PPKS Rybnik (karty nr 99, 105, 148). Przewoźnik ten stosuje wszystkie ustawowe ulgi obowiązujące w komunikacji i obsługuje wszystkie przystanki na powyższej trasie. Dlatego też pozostałych przewoźników oferujących przewozy minibusami Gmina traktuje jako komunikację uzupełniającą – dodatkową. Ponadto jej zdaniem każdy, kto chce prowadzić działalność przewozową na w/w linii komunikacyjnej musi wziąć pod uwagę fakt, że „od zawsze” na tej trasie przewozy wykonuje PPKS Rybnik. Stąd też przedsiębiorca ten jest „uprzywilejowany” w tym znaczeniu, że jako jedyny oferuje tabor wysokopojemny i obsługuje wszystkie przystanki. Z informacji przedstawionych przez Gminę wynika, że na przystankach Rybnik Dworzec PKP, Bazylika, Żorska, Urszulanki mogą zatrzymywać swoje pojazdy niektórzy z przewoźników tj. MZK Jastrzębie, PPKS Rybnik oraz tzw. „komunikacja miejska miasta Rybnika” przy czym PPKS zatrzymuje się na przystankach Rybnik Bazylika i Żorska. Przedsiębiorca ten nie korzysta z przystanku Rybnik Dworzec PKP, gdyż posiada własny dworzec autobusowy.

Gmina zmusza członków Stowarzyszenia do tego, aby świadczyli przewóz osób obwodnicą Rybnika i odmawia im prawa do zabierania i umożliwienia wysiadania pasażerom na przystankach zlokalizowanych w centrum miasta. Stąd też oferta przewozowa w/w przewoźników jest mniej korzystna niż oferta PPKS Rybnik. Wskazane przez Gminę powody traktowania PPKS Rybnik, jako podmiotu uprzywilejowanego nie znajdują uzasadnienia co wykazano we wcześniejszej części niniejszej decyzji.

W świetle powyższego odmowa ze strony Gminy wyrażenia zgody członkom Stowarzyszenia na zatrzymywanie się na przystankach w centrum miasta przy jednoczesnej zgodzie na zatrzymywanie się na tych przystankach przez innych przewoźników, stanowi podział rynku wg podmiotowych kryteriów.

Mając powyższe na uwadze należało orzec jak w pkt II sentencji.

Bez znaczenia dla oceny przedmiotowej sprawy pozostaje podnoszona przez Gminę kwestia prowadzenia działalności przewozowej przez przewoźników w sposób nielegalny i sprzeczny z prawem. W tym zakresie organ antymonopolowy nie jest władny do oceny, czy jest tak faktycznie. Właściwymi w tym zakresie są inne organy o których mowa w ustawie o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób.

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

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