



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA WE WROCŁAWIU**

50-413 Wrocław, ul. Walońska 3-5
tel.(071)344 65 87, (071)34 05 920, fax (071)34 05 922
e-mail: wroclaw@uokik.gov.pl

RWR-411-5/08/EK

Wrocław, dnia 8 .12.2008r.

DECYZJA RWR 83/2008

Na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. w związku z art. 83 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. nr 50, poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. nr 134 poz. 939), po przeprowadzeniu postępowania wszczętego z urzędu przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej „TOUR” Spółka z o.o. z siedzibą w Jeleniej Górze,

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

umarza się postępowanie antymonopolowe wszczęte w sprawie uznania za ograniczającą konkurencję i nakazania zaniechania stosowania praktyki polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków zlokalizowanych na dworcu autobusowym w Jeleniej Górze, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku odmowy udzielenia przedsiębiorcy Katarzynie Ponichter, prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą MK-2 z siedzibą w Warszawie dostępu do przystanków na tym dworcu, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa,

co może stanowić praktykę ograniczającą konkurencję z art. 9 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Uzasadnienie

1. W dniu 19 lutego 2008 r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu wpłynęło zawiadomienie sporządzone przez przedsiębiorcę Katarzynę Ponichter, działającą po nazwę MK-2 z siedzibą w Warszawie (dalej: MK-2, Zawiadamiający), dotyczące podejrzenia stosowania praktyk ograniczających konkurencję przez PKS Tour Spółka z o.o., ul. Obrońców Pokoju 1B, 58-500 Jelenia Góra (dalej: PKS, Spółka). W

uzasadnieniu zawiadomienia podano, że MK-2 zajmuje się przewozem autokarowym zarówno w zakresie przewozów okazjonalnych jak i regularnych. Przedsiębiorca ten działa na rynku od 1999 r. i świadczy usługi przewozu osób w transporcie krajowym i zagranicznym. MK-2 zamierza uruchomić nową linię regularną na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa. Obecnie PKS obsługuje linię na trasie Warszawa – Jelenia Góra – Warszawa. Planowana przez MK-2 nowa trasa jest zbieżna w trzech punktach z ww. trasą, tj. dotyczy następujących przystanków: Warszawa PKiN (Pałac Kultury i Nauki), Wrocław d.a. (dworzec autobusowy) i Jelenia Góra d.a. W kierunku Jeleniej Góry odjazd planowany jest na 30 minut po PKS Tour, a w kierunku Warszawy z dworca w Jeleniej Górze na 21 minut przed PKS Tour. Zdaniem zawiadamiającego PKS Tour obawia się konkurencji na rynku i z tego powodu nie dopuszcza MK-2 na jedyny zarządzany przez siebie dworzec autobusowy w Jeleniej Górze. W piśmie z dnia 3 stycznia 2008 r. PKS Tour negatywnie zaopiniował propozycję uruchomienia przez MK-2 nowego kursu relacji Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa o godz. 20.30/19.35.

W tej sytuacji zawiadamiający oczekuje od Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: Prezes UOKiK) podjęcia działań w kierunku umożliwienia mu wjazdu na dworzec autobusowy w Jeleniej Górze. (Dowód: karta 1-20).

1.2. Po przeanalizowaniu informacji zawartych w zawiadomieniu Prezes UOKiK wszczął postępowanie antymonopolowe, w związku z podejrzeniem stosowania przez PKS praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków zlokalizowanych na dworcu autobusowym w Jeleniej Górze, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku odmowy udzielenia przedsiębiorcy Katarzynie Ponichter, prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą MK-2 z siedzibą w Warszawie dostępu do przystanków na tym dworcu, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa, co może stanowić naruszenie art. 9 ust. 1 i 2 pkt 5 powołanej wyżej ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej: ustawa o ochronie(...)). (Dowód: karta 22).

1.3. W odpowiedzi na zarzuty sformułowane w postanowieniu, Spółka oświadczyła, że wbrew twierdzeniom Zawiadamiającego nie odmówiła mu wjazdu na dworzec, lecz nie wyraziła zgody na zaproponowane przez niego godziny odjazdu i przyjazdu. Podniosła, że wyłączną przyczyną negatywnej odpowiedzi były planowane godziny odjazdów i przyjazdów nowego przewoźnika, który zdaniem PKS chciałby wykorzystać zasady nieuczciwej konkurencji. (Dowód: karta 32 – 33).

2. Przeprowadzone przez organ antymonopolowy postępowanie dowodowe pozwoliło na ustalenie następującego stanu faktycznego:

2.1. Strona postępowania antymonopolowego - PKS jest przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie (...), prowadzącym działalność gospodarczą w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Jeleniej Górze, zarejestrowanym w Krajowym Rejestrze Sądowym przy Sądzie Rejonowym dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu, IX Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000108746. Przedmiot działania przedsiębiorcy został określony m.in. jako „transport kolejowy”, „transport pasażerski międzymiastowy drogowy”, „pozostały pasażerski transport lądowy”, „pozostała działalność wspomagająca transport lądowy”. (Dowód: karta 37-42).

2.2. MK-2 - przedsiębiorca na podstawie zaświadczenia o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy (BZ-D_IV-6414/15813/480/MK/06)

- zawiadamiający o podejrzeniu stosowania przez PKS praktyk ograniczających konkurencję, działa na rynku od dnia 1 kwietnia 1999 r. Zajmuje się przewozem autokarowym w zakresie przewozów okazjonalnych i regularnych. Świadczy usługi przewozu osób w transporcie krajowym i zagranicznym. Posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób i międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autokarem lub autobusem. (Dowód:karta 2 - 9).

2.3. PKS jest właścicielem jedyne go dworca autobusowego w Jeleniej Górze (o powierzchni około 2,21ha) i jednocześnie użytkownikiem wieczystym gruntów na których jest on posadowiony. Prawa te zostały ustanowione na podstawie aktu notarialnego z dnia 11 lipca 2003 r. (Repertorium A nr 4258/2003). Dworzec położony jest w północno-zachodniej części Jeleniej Góry, w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta. Posiada drogę wyjazdową na obwodnicę północną Jeleniej Góry (droga krajowa nr 3). Teren dworca wyposażony jest między innymi w wyasfaltowany plac manewrowy z wiatą dla stanowisk odjazdowych i wysiadających, budynek administracyjny w którym zlokalizowane są dla podróżnych kasy biletowe, poczekalnia, informacja, toalety. Na terenie dworca znajduje się bar szybkiej obsługi, kiosk z gazetami, bar restauracyjny, dwie budki telefoniczne (TPSA i Dialog). W pobliżu dworca znajduje się postój taksówek.

Aktualnie na dworcu PKS w Jeleniej Górze znajduje się 10 stanowisk odjazdowych, oraz dwa wydzielone miejsca dla wysiadających. Z dworca autobusowego korzystają przewoźnicy z terenu całej Polski, łącznie 34 przewoźników, tj. PKS: Bolesławiec, Kamienna Góra, Kłodzko, Legnica, Lubań Śl., Lubin, Świdnica, Wałbrzych, Wołów, Zgorzelec, Wrocław, Bielsko Biała, Brzeg, Busko Zdrój, Głogów, Gostynin, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Koszalin, Leszno, Nowa Sól, Poznań, Piła, Przemyśl, Rzeszów, Słupsk, Sieradz, Szczecin, Turek, Wadowice, Warszawa, Zakopane, Zielona Góra, Żary. (Dowód: karta 45-49).

2.4. Według Strony postępowania funkcję zbliżoną do przedmiotowego dworca autobusowego pełnią w Jeleniej Górze: parking przy TESCO, a także przystanki na obwodnicy Jeleniej Góry, prowadzącej do Szklarskiej Poręby.

Natomiast według MK-2 dworzec autobusowy pełni funkcję użyteczności publicznej, której nie zastąpi żaden inny obiekt w mieście, gdyż umożliwia łatwą przesiadkę pasażerom, dostęp do punktów informacyjnych, kas biletowych oraz odpowiednie warunki oczekiwania na autokar. MK-2 podał, że posiada zgodę na korzystanie z przystanków zarządzanych przez Miasto Jelenia Góra: w pasie drogowym Jana Pawła II – ul. Paderewskiego (obwodnica Jeleniej Góry) oraz na ul. Wolności (przystanek „Pod Koroną”).Oba przystanki oddalone są odpowiednio o 5 i 2 km od dworca autobusowego, tak więc w ocenie MK-2 są za daleko, by pasażer mógł te odległości pokonać pieszo i dlatego pełnią one funkcję głównie jako przystanki dla wysiadających. (Dowód: karta 2, 27, 33).

2.5. Przewoźnik, który ma zamiar uruchomienia nowej linii regularnej musi otrzymać zezwolenie na przewóz regularny na konkretnej trasie według ustalonego rozkładu jazdy. Rozkład jazdy dołącza do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie krajowego drogowego przewozu osób. Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874), (dalej: ustawa o transporcie drogowym) wniosek dotyczący linii, której przebieg wykracza poza obszar co najmniej jednego województwa (taka sytuacja zachodzi w niniejszej sprawie) składa w urzędzie marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy (w tym przypadku Marszałka Województwa Mazowieckiego w Warszawie). Do wniosku o wydanie zezwolenia

przedsiębiorca zobowiązany jest dołączyć między innymi potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi, określone w projekcie rozkładu jazdy. W związku z powyższym organ wydający zezwolenie poprzez jego wydanie zatwierdza projekt rozkładu jazdy na podstawie dokumentów złożonych we wniosku oraz postanowień uzgadniających wydanie zezwolenia otrzymanych od właściwych organów samorządu terytorialnego.

2.6. MK-2 zaplanowała uruchomienie nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa. Planowana przez MK-2 trasa jest zbieżna w trzech punktach z trasą Warszawa - Jelenia Góra – Warszawa, którą obsługuje PKS. Są to następujące przystanki: Warszawa (przystanek koło Pałacu Kultury i Nauki), Wrocław (przystanek na dworcu autobusowym) i Jelenia Góra (przystanek na dworcu autobusowym). W kierunku Jeleniej Góry odjazd organizowany przez MK-2 zaplanowano na 30 minut po PKS, a w kierunku Warszawy z dworca w Jeleniej Górze na 21 minut przed PKS. (Dowód: karta 2-3).

2.7. Linię, którą planuje uruchomić MK-2, tj. Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa nie obsługuje Spółka, która z kolei wykonuje kursy na trasie Warszawa – Jelenia Góra – Warszawa. Natomiast PKS Warszawa, korzystający z dworca w Jeleniej Górze przewozi pasażerów na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa. Dwie omawiane trasy: Warszawa – Jelenia Góra – Warszawa i Warszawa - Szklarska Poręba - Warszawa są konkurencyjne na odcinku Warszawa – Jelenia Góra. PKS Warszawa i Spółka wykonują na obsługiwanych trasach po jednym kursie dziennie w godzinach podanych w punkcie 2.5. Tak więc, pod względem liczby wykonywanych kursów - na wspólnym (pokrywającym się) - odcinku trasy, tj. Warszawa - Jelenia Góra, udział Spółki w przewozie osób wynosi 50 %, bowiem taki sam kurs wykonuje PKS Warszawa. (Dowód: karta 33, 55).

2.8. W grudniu 2007 r. MK-2 wystąpiła do Spółki o wyrażenie zgody na odpłatne korzystanie we wskazanych przez siebie godzinach z dworca autobusowego w Jeleniej Górze. PKS – właściciel dworca nie wyraził zgody na powyższe twierdząc jednakże w trakcie prowadzonego postępowania dowodowego, iż nie odmawia wjazdu na dworzec zainteresowanej. Nie zgadza się natomiast na zaproponowane przez MK-2 godziny odjazdów i przyjazdów, ponieważ są bardzo zbliżone do godzin w których kursy wykonuje zarówno PKS, jak również PKS Warszawa. Dlatego w piśmie z dnia 24 stycznia 2008 r. (PKS-129/5/08) stwierdził: „niniejszym informujemy, iż nie wyrażamy zgody na korzystanie z naszego Dworca PKS w godzinach wskazanych we wniosku”. Podniósł, że propozycja MK-2 zakłada godzinę odjazdu z Jeleniej Góry - 20.09, podczas gdy odjazd kursu Spółki następuje o 20.30, a następny odjazd - który obsługuje PKS Warszawa - jest o 21.10. Jednocześnie Spółka oświadczyła, że nie stawia żadnych przeszkód w przypadku propozycji innych godzin odjazdu i przyjazdu niż te wskazane we wniosku. Uważa, że wjazd MK-2 na dworzec może odbywać się w innych godzinach niż zaproponowane, tak by tworząc konkurencję jednocześnie wykluczyć nieuczciwe praktyki („wyjeżdżone” linie przez innych przewoźników). Spółka twierdzi, że „tak ustawiona przez MK-2 godzina, w istocie swej ma za zadanie tzw. podjechanie kursów wykonywanych przez PKS „TOUR” i PKS Warszawa i przejęcie pasażerów dotychczas korzystających z tych usług, bez konsekwencji finansowych związanych z tworzeniem nowej linii”. Wskazała, że każde uruchomienie przez przewoźnika nowej linii komunikacyjnej związane jest z poniesieniem znacznych nakładów finansowych i polega na tym, że linia musi się „wyjeździć”, co oznacza że pasażerowie muszą ją poznać i zaakceptować godziny odjazdów i przyjazdów oraz przystanki wyjazdowe i trasę – miasta przez które linia prowadzi. Okres „wyjeżdżania” się linii to nie mniej niż rok. W okresie tym linia jest niedochodowa i przynosi straty. Stąd, też każdy nowy przewoźnik, który organizuje

linię na tej samej trasie i w tych samych godzinach, „wchodzi na linię” wyjeżdżoną przez innego przewoźnika, bez wypracowania swojej linii i bez konsekwencji finansowych (bez ponoszenia strat w początkowym okresie). (Dowód: karta 32 – 33).

Zdaniem MK-2, autora zawiadomienia o podejrzeniu stosowania przez PKS praktyk ograniczających konkurencję, wszystkie linie regularne posiadające wspólne przystanki są dla siebie w pewnym sensie konkurencyjne, gdyż pewnej grupie pasażerów proponują ofertę na tą samą usługę. W ocenie MK-2, PKS obawia się konkurencji na rynku i dlatego nie dopuszcza innych przewoźników na dworzec. (Dowód: karta 2-4, 32-34, 55).

2.9. MK-2, ani po braku akceptacji przez Spółkę zaproponowanych godzin przyjazdu i odjazdu, ani w trakcie niniejszego postępowania antymonopolowego nie podjęła żadnych rozmów z właścicielem dworca w celu ewentualnego ustalenia innych godzin korzystania z przystanku autobusowego na dworcu. Również propozycji innych godzin nie zgłosił właściciel dworca autobusowego, wskazując podczas postępowania wyjaśniającego, że taka oferta z jego strony - konkretnie wskazanych godzin - mogłaby być uznana za przejaw „przymuszania” MK-2 do wykonywania kursu o ściśle określonej porze, co nie jest celem Spółki. (Dowód: karta 53, 55).

2.10. W trakcie postępowania dowodowego w niniejszej sprawie, Marszałek Województwa Mazowieckiego w Warszawie w piśmie z dnia 14 października 2008 r. (NI.D.II./DL/5431-412/08) podniósł, że organ wydający zezwolenie na wykonywanie drogowych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym nie jest organem właściwym do oceny praw właściciela lub zarządcy dworca autobusowego lub przystanku. Wskazał, że obowiązek uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków ciąży na przedsiębiorcy, który zamierza wystąpić z wnioskiem do organu o wydanie odpowiedniego zezwolenia i pozostaje poza właściwością organu wydającego zezwolenie. Ponadto Marszałek Województwa Mazowieckiego stwierdził, iż w przypadku dotyczącym tej sprawy nie ma prawa ingerować w konflikt pomiędzy przedsiębiorcą, zamierzającym starać się o uruchomienie nowej linii komunikacyjnej, a zarządzającym lub właścicielem dworca autobusowego i wpływać na podjęcie jakiegokolwiek decyzji. (Dowód: karta 68).

3. Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy, organ ochrony konkurencji i konsumentów zważył, co następuje.

3.1. Określenie zarzutów.

W niniejszej sprawie Spółce postawiono zarzut podejrzenia stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku udostępniania przystanków zlokalizowanych na dworcu autobusowym w Jeleniej Górze, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku odmowy udzielenia przedsiębiorcy Katarzynie Ponichter, prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą MK-2 z siedzibą w Warszawie dostępu do przystanków na tym dworcu, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa, co może stanowić naruszenie art. 9 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...).

3.2. Naruszenie interesu publicznoprawnego.

Przede wszystkim rozważenia wymaga, czy w sprawie niniejszej naruszony został interes publicznoprawny. Zgodnie z celem ustawy o ochronie (...) opisanym w art. 1 ust. 1 określa ona „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”. Tak określony cel ustawy pozwala przyjąć, iż ma ona charakter publiczny i służy ochronie ogólnospołecznego interesu. Powyższe przesądza o wyłączeniu możliwości podejmowania przez organ antymonopolowy działań w celu ochrony wyłącznie interesów indywidualnych. Taką interpretację potwierdza orzecznictwo Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (d. Sądu Antymonopolowego). W wyroku z dnia 28.05.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 82/00) sąd stwierdził, że *“postępowanie antymonopolowe nie może dotyczyć spraw jednostkowych”*. Podobnie w uzasadnieniu do wyroku z dnia 4.07.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 108/00) sąd antymonopolowy zajął stanowisko, że: *“interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien być on ustalony i konkretyzowany. Organ administracji - Prezes Urzędu winien być w toku i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej - art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dostrzeżony przez nie określoną z góry liczbę osób, a nie jednostki, czy też określoną grupę. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie wyłącznie interes prawny jednostki, czy grupy”*. Podobnie na temat interesu publicznego wypowiada się Sąd Antymonopolowy w dwóch kolejnych wyrokach: z dnia 30.05.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 80/00) i z dnia 6.06.2001 (sygn. akt XVII Ama 78/00), gdzie wyraźnie podkreśla pojęcie interesu publicznego jako *“dotyczącego ogółu”* a nie tylko określonej grupy, czy tym bardziej interesu indywidualnego podmiotu. Takie stanowisko wyraził również Sąd Najwyższy, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 29.05.2001 r. (sygn. I CKN 1217/98) stwierdził, że *“ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny, zatem jej celem jest służyć interesom publicznym. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji. Nie odnosi się do ochrony roszczeń indywidualnych (...)”*. Niemniej jednak, Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 26.02.2004 r. (sygn. III SK 2/04) stwierdził, że naruszenie indywidualnego interesu nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia interesu zbiorowego *„jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują lub mogą wywołać zakazane skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”*.

Należy zatem stwierdzić, że nie każde naruszenie prawa w stosunkach cywilno-prawnych kwalifikuje sprawę do postępowania w trybie ww. ustawy. Odmienne niż to ma miejsce w postępowaniu cywilnym ukierunkowanym na ochronę praw podmiotowych stron, postępowanie w trybie ustawy antymonopolowej ma za swój przedmiot ochronę interesu publicznoprawnego, a więc ma to miejsce wtedy, gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, bądź gdy wywołują one inne niekorzystne zjawiska na rynku wymagające ingerencji ze strony organów działających w trybie tej ustawy.

W niniejszej sprawie spór w zakresie uruchomienia przez MK-2 przewozów autobusowych na linii komunikacyjnej Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa, wywołuje skutki dla szerokiego kręgu uczestników rynku, jakimi są konsumenci korzystający lub mogący korzystać z usług przewoźników, co oznacza, iż do prowadzonej przed Prezesem UOKiK sprawy mają zastosowanie przepisy ustawy o ochronie (...). Wobec powyższego, niniejsze postępowanie antymonopolowe niewątpliwie toczy się w interesie publicznym a nie w indywidualnym.

3.3. Rynek właściwy.

Dla oceny zachowania przedsiębiorców na rynku - z punktu widzenia naruszenia reguł konkurencji - niezbędne jest określenie rynku właściwego w sprawie, czyli rynku 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 (art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie (...)).

Rynek właściwy ograniczony jest wyłącznie do pewnych towarów i terytorium, które w danej sprawie mają znaczenie z punktu widzenia konkurencji i interesów uczestników rynku. Innymi słowy w danej sprawie wyznaczają go dwa powiązane ze sobą pojęcia: rynku właściwego produktowo i rynku właściwego geograficznie.

Biorąc zatem pod uwagę powyższe w powiązaniu z faktem, iż niniejszy spór dotyczy - odmowy udzielenia przedsiębiorcy dostępu do przystanków na dworcu autobusowym, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej, rynkiem w ujęciu produktowym, w prowadzonym postępowaniu, jest rynek – udostępniania przystanków na dworcu autobusowym PKS w celu realizacji przewozów pasażerskich środkami komunikacji autobusowej.

Natomiast rynkiem w ujęciu geograficznym jest dworzec autobusowy, świadczący usługi kontrahentom, położony na terenie Jeleniej Góry.

Należy podkreślić, że dla MK-2 usługi udostępniania przystanków w Jeleniej Górze przez inną instytucję niż PKS i tym samym możliwość (którą zresztą posiada) korzystania z przystanków: na obwodnicy Jeleniej Góry i przy TESCO nie są substytucyjne w stosunku do usług świadczonych przez Spółkę. Nie są to miejsca, które byłyby alternatywą dla dworca autobusowego i dlatego służą głównie wysiadającym. Nie ulega bowiem wątpliwości, że każdy pasażer, który udaje się w odległą podróż autokarem powinien mieć zapewnione - wygodne i odpowiednie do sytuacji w której się znajduje - warunki podróżowania. Dworzec autobusowy pełni szczególną w danym przypadku funkcję użyteczności publicznej, której nie zastąpi żaden inny obiekt w mieście. Miejsce to jest zorganizowane (specjalnie i profesjonalnie) dla osób podróżujących, zatem wyposażane jest w odpowiednią dla tego miejsca infrastrukturę. Umożliwia ona godziwe warunki oczekiwania na autokar, dostęp do punktu informacyjnego, kas biletowych, toalet, baru, restauracji itd. Z zasad logiki i doświadczenia życiowego należy wywieść, że konsumenci odbywający podróż autokarem, zwłaszcza na dalekich trasach, takich jak Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa wolą korzystać podczas oczekiwania, wsiadania, wysiadania czy przesiadania się z profesjonalnego dworca autobusowego, gdzie mogą mieć najlepiej zabezpieczone swoje interesy. Za takim rozumowaniem przemawia dążenie do profesjonalizmu i dobrej jakości świadczenia usług. Innymi słowy, za alternatywne źródło przystanków dworca autobusowego mogłaby być uznana jedynie porównywalna lub korzystniejsza oferta udostępnienia przystanków od innych instytucji niż Spółka. Takie miejsca jednakże na obszarze Jeleniej Góry nie występują.

Zatem rynkiem właściwym w rozpatrywanej sprawie jest usługa udostępniania przystanków autobusowych na dworcu autobusowym PKS w Jeleniej Górze

3.4. Ustalenie pozycji rynkowej Spółki na rynku właściwym.

Art. 4 pkt 10 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów definiuje pozycję dominującą jako 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 właściwym przekracza 40%.

Na określonym powyżej rynku właściwym Spółka jest monopolistą, gdyż jest dysponentem jedyne go dworca autobusowego w Jeleniej Górze. PKS nie spotyka się więc z żadną konkurencją a oferowane przez niego usługi nie posiadają bliskich substytutów, w związku z czym zajmuje niekwestionowaną pozycję dominującą. Posiada zatem na tym rynku siłę ekonomiczną, przy użyciu której może zapobiegać nie tylko efektywnej konkurencji, ale i działać w dużym stopniu niezależnie od zachowania swych konkurentów, kontrahentów i konsumentów, a w szczególności eksploatować swoją pozycję rynkową ich kosztem.

Z uwagi na powyższe, należy stwierdzić, iż spełnione zostały przesłanki warunkujące stwierdzenie posiadania przez PKS pozycji dominującej na wyznaczonym wyżej rynku właściwym, tj. lokalnym rynku udostępniania dworca autobusowego w Jeleniej Górze.

3.5. Status przedsiębiorcy.

Przedmiotem postępowania są praktyki dotyczące nadużywania pozycji dominującej przez przedsiębiorcę (art. 9 ust. 1 ustawy o ochronie (...)). Definicja legalna pojęcia „przedsiębiorca” zawarta jest w art. 4 ustawy o ochronie (...). Zgodnie z art. 4 pkt. 1 powołanego artykułu, ilekroć w ustawie jest mowa o przedsiębiorcy, rozumie się przez to m.in. przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej. Jak wynika z odpisu KRS uczestnika, jest on przedsiębiorcą wedle przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. - O swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1807 z póź. zm.), a zatem uznać go należy również za przedsiębiorcę w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie (...).

3.6. Zarzut naruszenia art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...) na skutek przeciwdziałania ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku odmowy udzielenia MK-2 dostępu do przystanków na jedynym dworcu w Jeleniej Górze, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa.

3.6.1. Przesłanki zastosowania art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...) – wprowadzenie.

Istota praktyki ograniczającej konkurencję, zakazanej w art. 9 ust. 2 ustawy o ochronie (...), sprowadza się do nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Ogólny zakaz wyrażony w ust. 2 precyzuje m.in. jego pkt 5 wskazując przykładową możliwość jego naruszenia, polegającą na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Aby zatem uznać praktykę z art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...) za ograniczającą konkurencję, przedsiębiorca musi spełnić dwie przesłanki :

- a) posiadać pozycję dominującą na rynku,
- b) przeciwdziałać ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Jak wykazano wyżej w pkt. 3.4. Spółka posiada pozycję dominującą na lokalnym rynku udostępniania dworca autobusowego w Jeleniej Górze. **Tym samym spełniona została pierwsza z przesłanek niezbędnych do stwierdzenia praktyki z 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...).**

Wobec stwierdzenia zaistnienia ww. przesłanki, należy wskazać sposób nadużywania posiadanej przez Spółkę pozycji dominującej, charakterystyczny dla danego rodzaju praktyk antykonkurencyjnych z art. 9 ust. 2 pkt. 5 ustawy o ochronie (...), gdyż bez tego nie można stwierdzić, czy przedsiębiorca faktycznie określoną praktykę stosuje.

3.6.2. Przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Do stwierdzenia praktyki zakazanej **art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...)** konieczne jest spełnienie drugiej przesłanki - nadużywanie pozycji dominującej poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Praktyka wymieniona w art. 9 ust.2 pkt 5 ustawy o ochronie (...) polegać może zarówno na działaniu lub zaniechaniu. Oba rodzaje zachowań w równym stopniu, w zależności od okoliczności mogą wywierać negatywny wpływ na konkurencję.

Analiza zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego nie daje podstaw do stwierdzenia, iż odmowa przez PKS udzielenia MK-2 dostępu do przystanków na dworcu autobusowym, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa jest przejawem nadużywania pozycji dominującej w celu przeciwdziałania ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Stwierdzenie to wynika z faktu, iż PKS w istocie, co okazało się jednakże dopiero po wszczęciu postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie, wcale nie odmówił MK-2 wjazdu na dworzec autobusowy, lecz jako jego właściciel, odpowiedzialny za ład i porządek, sprzeciwił się zaproponowanym godzinom korzystania z dworca. Wszakże oświadczył podczas prowadzenia postępowania dowodowego, że nie stawia żadnych przeszkód w przypadku propozycji innych godzin odjazdu i przyjazdu niż te wskazane we wniosku. Wskazał, iż powinny to być takie godziny, które zapewnią konkurencję, a wykluczą nieuczciwe praktyki ze strony MK-2. W ocenie Prezesa UOKiK podniesione przez Spółkę argumenty mające na celu wykazanie, że oprotestowana przez MK-2 odmowa ma jedynie charakter niemerytoryczny, zasługują na uwzględnienie.

Innymi słowy wypada stwierdzić, że w okolicznościach faktycznych tej sprawy doszło do sporu pomiędzy zamierzającym uruchomienie nowej linii regularnej, tj. MK-2 a właścicielem dworca w Jeleniej Górze podczas procesu uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych. Zgodnie bowiem z przepisem art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym (o które ubiega się MK-2) dołącza się potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi. W ocenie Prezesa Urzędu uzgodnienie zasad korzystania z obiektu dworcowego w Jeleniej Górze zostało rozpoczęte lecz nie zakończone, albowiem MK-2, ani po braku akceptacji przez Spółkę zaproponowanych godzin przyjazdu i odjazdu, ani w trakcie niniejszego postępowania nie podjęła żadnych rozmów z właścicielem dworca w celu ewentualnego ustalenia innych godzin korzystania z przystanku autobusowego na dworcu. Również propozycji innych godzin nie zgłosił właściciel dworca autobusowego podnosząc, że taka oferta z jego strony mogłaby być uznana za przejaw „przymuszania” MK-2 do wykonywania kursu o ściśle określonej porze. Obowiązek uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków ciąży na przedsiębiorcy, który zamierza wystąpić z wnioskiem do organu o wydanie odpowiedniego zezwolenia. Tymczasem MK-2 zrezygnował z uzgodnień i złożył zawiadomienie o stosowaniu przez Spółkę praktyk ograniczających konkurencję. Jednakże postępowanie antymonopolowe wykazało, że Spółka nie odmówiła i

nadal nie odmawia wjazdu na dworzec i tym samym korzystania z dworca PKS, lecz wskazuje na konieczność ustalenia innych godzin korzystania z dworca.

Biorąc zatem pod uwagę powyższe okoliczności i wypływające z nich wnioski nie ma podstaw do stwierdzenia, iż doszło do naużywania pozycji dominującej przez Spółkę, na rynku udostępniania przystanków zlokalizowanych na dworcu autobusowym w Jeleniej Górze, która przeciwdziałała ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji pomiędzy przewoźnikami na trasie relacji Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa, a skoro tak, nie spełniona została druga przesłanka zastosowania w sprawie przepisu art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...).

Mając powyższe na względzie, postępowanie antymonopolowe oparte na zarzucie odmowy udzielenia przedsiębiorcy MK-2 dostępu do przystanków na dworcu w Jeleniej Górze, w związku z zamiarem uruchomienia nowej linii regularnej na trasie Warszawa – Szklarska Poręba – Warszawa, art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...) uznać należało za bezprzedmiotowe.

W konsekwencji Prezes Urzędu na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. w związku z art. 83 ustawy o ochronie (...) umorzył postępowanie w niniejszej sprawie.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak na wstępie.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu.

Otrzymuje:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej
„TOUR” Sp. z o.o.
ul. Obrońców Pokoju 1 B
58-500 Jelenia Góra