



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKiK W POZNANIU**

ul. Zielona 8, 61-851 Poznań
Tel. (0-61) 852-15-17, 852-77-50, Fax (0-61) 851-86-44
E-mail: poznan@uokik.gov.pl

Poznań, dnia 30.12.2004

RPZ – 531/3/03/JW

DECYZJA Nr RPZ - 37/2004

1. Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. nr 86 z 2003 r. poz. 804 z późn. zm.) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18 z 2002 r., poz. 172 z późn. zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Waleckiego Towarzystwa Przewozowego Paweł Suski i Grzegorz Lasocki spółka jawna z siedzibą w Pile
- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
nie stwierdza się stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji samochodowej Spółkę z o.o. z siedzibą w Pile praktyk ograniczających konkurencję określonych w art. 8 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku zbiorowego przewozu osób na obszarze obejmującym zespół pokrywających się tras Piła – Kaczory (przez Śmiłowo) i Piła – Wysoka (przez Śmiłowo, Grabówno, Wysoką Małą) poprzez narzucanie nieuczciwych, rażąco niskich cen biletów jednorazowych za przejazdy na tych trasach.
2. Na podstawie art. 75 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, kosztami postępowania antymonopolowego obciąża się wnioskodawców.

Uzasadnienie

W dniu 26.11.2003 r. do Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Poznaniu wpłynął wniosek Pawła Suskiego i Grzegorza Lasockiego - prowadzących działalność gospodarczą jako wspólnicy spółki cywilnej pod nazwą Waleckie Towarzystwo Przewozowe w Pokrzywnicy – obecnie spółka jawna Waleckie Towarzystwo Przewozowe z siedzibą w Pile (zwanymi dalej Wnioskodawcą) o wszczęcie postępowania

antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółkę z o.o. z siedzibą w Pile (zwanym dalej Spółką). Wnioskodawcy zarzucili Spółce nadużywanie pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na terenie powiatu pilskiego kwalifikowane jako naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Na uzasadnienie zarzutu Wnioskodawca wskazał, iż na terenie powiatu pilskiego regularny przewóz osób w oparciu o stosowne zezwolenia prowadzą: Spółka, Przedsiębiorstwo Beta – Bus z siedzibą w Pile oraz Wnioskodawca, przy czym pozycję dominującą na tym rynku, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, bez wątplenia posiada Spółka dysponująca taborem [usunięto] autobusów i zatrudniająca [usunięto] osób. Dla porównania, Wnioskodawca posiada [usunięto] autobusy, którymi obsługuje 3 linie: Piła – Kaczory – Piła, Piła – Białośliwie – Piła, Piła – Wysoka – Piła.

W przewozach wykonywanych przez Wnioskodawcę, przejazd na trasie Piła – Wysoka (27 km) bilet kosztuje 4,50 zł, natomiast na trasie Piła – Kaczory (15 km) – 2,50 zł. Obie te linie obsługiwane są wyłącznie przez Spółkę i Wnioskodawcę.

Już wiosną 2003 r. na trasie Piła – Kaczory Spółka obniżyła ceny z pierwotnych 5 zł na 1,80 zł, przy zachowaniu, a nieraz nawet podwyższeniu cen na wszystkich innych trasach. Była to obniżka o ok. 64 % i ceny te utrzymywane są w dalszym ciągu, co stwarza zagrożenie dla funkcjonowania Wnioskodawcy, firmy małej, nie mogącej osiągać przychodów z wielu innych linii, a poprzez uzyskanie zezwolenia niejako zmuszonej do obsługiwanie coraz mniej rentownych kursów na trasie Piła – Kaczory.

W podobny sposób Spółka zachowała się w związku z uruchomieniem przez Wnioskodawcę w dniu 1.11.2003 r. linii na trasie Piła – Wysoka – Piła. Reakcja Spółki była natychmiastowa i cenę za przejazd z Piły do Wysokiej w wysokości 6,20 zł obniżono do 0,50 zł, podczas gdy Wnioskodawca ustalił cenę za ten sam odcinek na 4,50 zł.

Po uzupełnieniu wniosku, w dniu 21.01.2004 r., na podstawie art. 85 ust. 2 w związku z art. 43 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu (postępowanie, zgodnie z przepisami o właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur, wszczęła i prowadziła Delegatura Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Poznaniu) postanowił wszcząć postępowanie wyjaśniające, a następnie w dniu 7.07.2004 r., w oparciu o ustalenia poczynione w tym postępowaniu, postanowił wszcząć postępowanie antymonopolowe. Spółce postawiono zarzut stosowania praktyk ograniczających konkurencję określonych w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej poprzez stosowanie nieuczciwych – rażąco niskich cen za przewóz osób na lokalnym rynku zespołu pokrywających się tras: Piła – Kaczory – Piła (przez Śmiłowo) i Piła – Wysoka – Piła (przez Śmiłowo, Grabówno, Wysoka Mała) w regularnym transporcie zbiorowym.

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego Spółka nie zgodziła się z zarzutem stosowania praktyk ograniczających konkurencję. Podniosła w szczególności, iż w strategii swego działania wykorzystuje rozmaite, dostępne instrumenty, zmierzające do utrzymania rynku oraz poszukiwania nowych segmentów odbiorców usług, a decyzje cenowe posiadają ekonomiczne uzasadnienie, tj. nie prowadzą do ustalenia cen poniżej ponoszonych kosztów. Na tę okoliczność zarówno w postępowaniu wyjaśniającym, jak i w odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania Spółka przedstawiła stosowne wyliczenia.

Spółka zakwestionowała również zawarte we wniosku określenie rynku geograficznego, a także oparty na wielkości taboru miernik pozycji Spółki na tym rynku. Wedle Spółki, rynek właściwy winien objąć ten sam obszar działania stron postępowania, tj. wspólnie obsługiwanych tras, zaś udział powinien być mierzony ilością przewożonych pasażerów.

Na podstawie materiałów zebranych w postępowaniu wyjaśniającym i antymonopolowych, Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

Obydwaj zaangażowani w niniejszy spór przedsiębiorcy prowadzą działalność na podstawie licencji wydanych w oparciu o art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.) przez Starostę Piłskiego.

Na liniach: Piła – Kaczory – Piła i Piła – Wysoka – Piła Wnioskodawca wykonuje przewozy, zgodnie z wymogami ustawy o transporcie drogowym, na podstawie zezwoleń, wydanych odpowiednio w dniu 18.02 i 22.10.2003 r. przez Starostę Piłskiego. Obie te linie w części, tj. na odcinku Piła – Śmiłowo (14 km), a w przypadku linii Piła – Wysoka – Piła, na odcinku Piła – Grabówno (20 km), pokrywają się z trzecią linią obsługiwaną w tym rejonie przez Wnioskodawców, a mianowicie linią Piła – Białośliwie – Piła (zezwolenie z dnia 3.06.2003 r.). Ilość kursów w dni robocze i nauki szkolnej na wymienionych liniach w 2003 r. wynosiła 74, a w badanym okresie 2004 r. wzrosła do 106.

Na trasie Piła – Kaczory Wnioskodawca ustalił opłaty w wysokości 2,00 zł na odcinkach do Jeziorek i Śmiłowa (odpowiednio 9 i 14 km) i 2,50 zł do Kaczor. Cennik ten obowiązuje od 1.03.2003 r. Natomiast na trasie Piła – Wysoka ceny wyniosły: 2,00 zł do Jeziorek i Śmiłowa, do Grabówna (20 km) – 3,00 zł, do Wysokiej Małej (23 km) – 3,50 zł, do Wysokiej Wielkiej (26 km) – 4,00 zł i do Wysokiej (27 km) – 4,50 zł. Z chwilą uruchomienia przewozów na linii Piła – Wysoka Wnioskodawca w okresie od 27.10 do 3.11.2004 r. zastosował cenę promocyjną w wysokości 1,00 zł. W okresie od 6.02 do 5.05.2004 r. Wnioskodawca zawiesił wykonywanie przewozu na tej trasie, a po jego wznowieniu do dnia 1.09.2004 r. stosował cenę promocyjną w wysokości 2,00 zł.

Spółka z kolei obsługuje 136 linii komunikacyjnych różnego typu, od miejskich, poprzez podmiejskie, regionalne do dalekobieżnych, spośród których przynajmniej 8 obejmuje odcinki Piła – Wysoka i Piła – Kaczory. Ilość kursów w dni robocze i nauki szkolnej, wykonywanych na wymienionych odcinkach w 2003 r. wynosiła 74, a w 2004 r. (do końca czerwca) wzrosła do 101.

Na trasach obsługiwanych przez Spółkę obowiązuje, co do zasady, ogólny cennik biletów jednorazowych i miesięcznych, modyfikowany jednak na niektórych liniach i odcinkach decyzjami Prezesa Zarządu Spółki, wprowadzającymi stawki ulgowe lub promocyjne. Przykładowo, w roku 2003 Spółka stosowała promocje i ulgi na podstawie 28 takich decyzji.

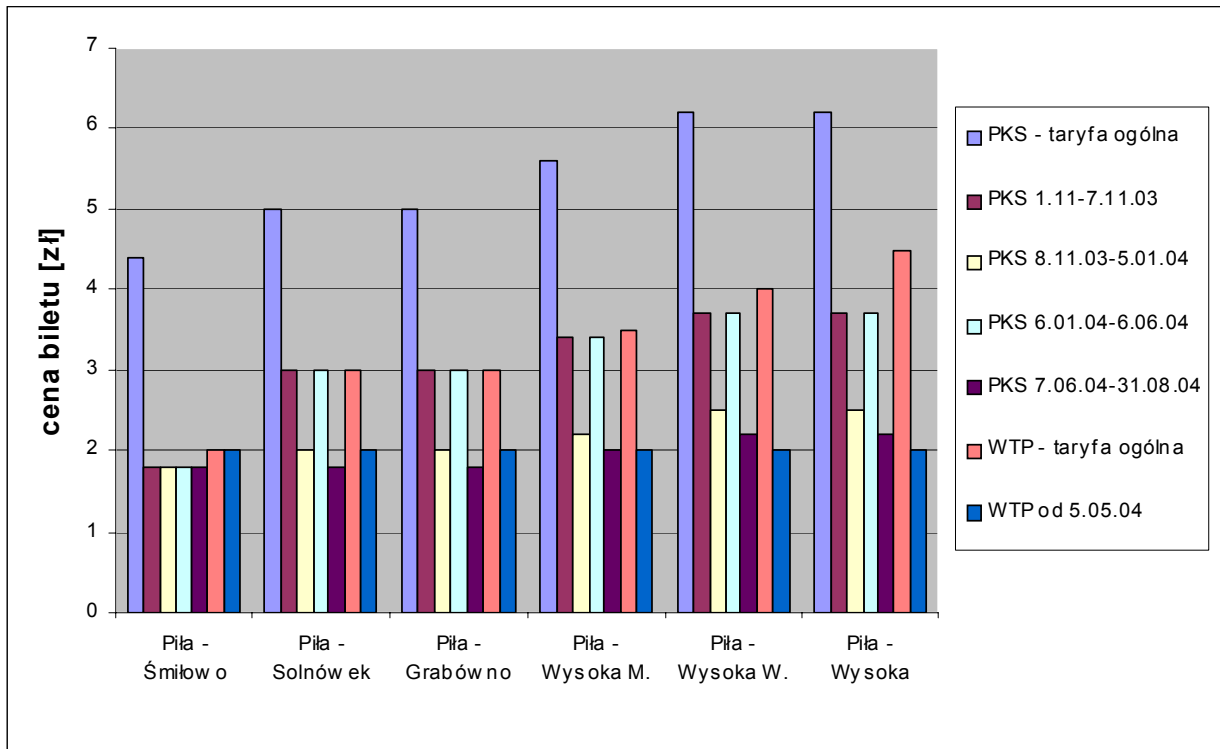
Decyzji, które wprowadzały obniżone w stosunku do ogólnej taryfy ceny biletów jednorazowych na odcinkach Piła – Wysoka i Piła – Kaczory i obowiązywały w roku 2003 i w I połowie 2004 r. zostało podjętych łącznie 8.

Najstarszą z nich, podjętą jeszcze zanim na trasie pojawił się Wnioskodawca, była decyzja nr 1/18/2002 z 24.05.2002 r.: na trasie Piła – Kaczory o długości 19 km wprowadzała jednolita stawkę biletu jednorazowego w kwocie 1,80 zł. Druga decyzja nr 34/1/2003 z 28.10.2003 r. dotyczyła odcinka Solnówek – Wysoka (przez Wysoką Małą, przez Grabówno i Mościska i przez Grabówno, ale w kierunku Wyrzyska i Miasteczka) i polegała na

wprowadzeniu ulgi handlowej w wysokości 40 % w stosunku do ogólnej taryfy na bilety jednorazowe od 1.11.2003 r. oraz obniżonych stawek na bilety miesięczne. Kolejna decyzja nr 35/1/2003 z 6.11.2003 r. od dnia 8.11.2003 r. zwiększała ulgę dla biletów jednorazowych do 60 % i obowiązywała do 5.01.2004 r., za wyjątkiem okresu od 15 do 25.11.2003 r. kiedy to decyzją nr 36/1/2003 r. wprowadzono specjalną promocyjną cenę biletów jednorazowych w wysokości 0,50 zł (decyzja ta utraciła moc na podstawie decyzji nr 39/1/2003 z 24.11.2003 r.). Od 6.01.2004 r. na ww. trasie obowiązywała ulga w wysokości 40 % (decyzja nr 50/1/2003 z 31.12.2003 r.), od 7.06.2004 r. w wysokości 65 % w stosunku do taryfy ogólnej (decyzja nr 19/1/2004 z 2.06.2004 r.). Jednocześnie, na tej samej trasie od 22.12.2003 r. do 5.01.2004 r. wprowadzono bilety w cenie 2 zł w przewozach wykonywanych busem (decyzja nr 46/1/2003 z 17.12.2003 r.), które następnie podwyższono do 3 zł w okresie od 6.01.2004 do 6.06.2004 r., a potem znowu obniżono do 2 zł.

Poniższa tabela i wykres zawierają porównanie cen zwykłych biletów jednorazowych, stosowanych przez Spółkę (bez uwzględnienia biletów za przejazdy busem) i Wnioskodawcę na poszczególnych odcinkach trasy Piła – Wysoka.

Trasy	Ceny biletów [zł]						
	PKS – taryfa ogólna	PKS 1.11.03- 7.11.03	PKS 8.11.03- 5.01.04	PKS 6.01.04- 6.06.04	PKS 7.06.04- 31.08.04	WTP- taryfa ogólna	WTP od 5.05.04
Piła - Śmiłowo	4,4	1,8	1,8	1,8	1,8	2	2
Piła - Solnówek	5	3	2	3	1,8	3	2
Piła – Grabówno	5	3	2	3	1,8	3	2
Piła – Wysoka M.	5,6	3,4	2,2	3,4	2	3,5	2
Piła – Wysoka W.	6,2	3,7	2,5	3,7	2,2	4	2
Piła - Wysoka	6,2	3,7	2,5	3,7	2,2	4,5	2



Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił i zważył, co następuje:

Przy ocenie charakteru danej sprawy należy mieć na względzie przepis art. 1 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, który stanowi, iż określa ona „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”. Tak określona przesłanka pozwala przyjąć, że ma ona charakter publicznoprawny i służy ochronie interesu ogólnospołecznego. Ustawa zatem w odniesieniu do przedsiębiorców chroni konkurencję, a w odniesieniu do konsumentów ich interesy jako zjawiska o charakterze instytucjonalnym. Celem ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie jest natomiast ochrona prywatnoprawnego interesu przedsiębiorcy bądź konsumenta (por.: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 sierpnia 2001 r., sygn. akt I CKN 1217/98, wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 3.04 2002 r., sygn. akt XVII Ama 88/01).

W rozpatrywanej sprawie, zdaniem Prezesa Urzędu, skutkami ewentualnej praktyki ograniczającej konkurencję, w wyniku działania Spółki na lokalnym rynku przewozów pasażerskich w regularnym transporcie autobusowym na trasie Piła - Kaczory i Piła - Wysoka i z powrotem, mogli zostać dotknięci wszyscy przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób w regularnej komunikacji samochodowej i konkurujący ze Spółką na całości lub części wymienionych tras. W wypadku udowodnienia pobierania nieuczciwych cen przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą na wymienionym rynku należałoby przyjąć, że zaburza to w istotny sposób konkurencję na tym rynku, jak również przyszłe interesy nieokreślonego kręgu konsumentów, którzy mogą korzystać z usług przewoźników. Zgodnie bowiem z prawami rynku, wyeliminowanie konkurencji i umocnienie pozycji dominującej doprowadziłoby do wzrostu cen.

Tak więc, w niniejsza sprawa ma charakter publicznoprawny, co pozwala na ocenę zachowania Spółki w świetle postanowień ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Przedmiotem ochrony przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest rynek. Dlatego aby ocenić, czy doszło do stosowania praktyk naruszających konkurencję i naruszenia ustawy, konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie w rozumieniu art.2 pkt. 8 tej ustawy i ustalenia siły rynkowej uczestników tego rynku.

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przez pojęcie rynku właściwego (relewantnego) 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 a ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

Z powołanej definicji wynika, że na rynek właściwy składa się rynek produktowy oraz rynek geograficzny.

Bezspornie rynkiem produktowym są usługi świadczone przez przedsiębiorstwa transportowe polegające na przewozie osób w regularnej komunikacji autobusowej.

Natomiast odnośnie rynku geograficznego wyodrębniono wąski rynek lokalny, tj. obszar związany z przebiegiem tras komunikacyjnych, bowiem z punktu widzenia pasażera wyrazem realizacji jego potrzeb nie jest jakiegokolwiek przemieszczanie, lecz podróż wykonywana na określonej trasie pomiędzy dwoma interesującymi go punktami.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy rynek właściwy konstytuują usługi przewozu pasażerów w komunikacji zwykłej, na obszarze pokrywających się w znacznej części trasach: Piła-Kaczory (przez Jeziorki – Śmiłowo, długości, 19 km) i Piła-Wysoka (przez Jeziorki –Śmiłowo – Grabówno - Wysoką - Małą, długości 27 km) w obu kierunkach.

Określając zakres terytorialny rynku w powyższy sposób, Prezes Urzędu, zajął w tym przedmiocie stanowisko odmienne niż wnioskodawca, który wnosząc o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Spółce wskazał, jako właściwy rynek obszar powiatu pilskiego.

Prezes UOKIK dokonał takiej delimitacji dlatego , że:

- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego, w niniejszej sprawie należy postrzegać rynek jako obszar ciążyący do określonych pokrywających się tras (zespołu linii) komunikacyjnych, tzn. segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi, „w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych,„ a to dzięki występowaniu na nim „stosunków wymiany między przewoźnikami a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych.”. W wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar (powiat, województwo), na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników: mogą oni bowiem w różnym zakresie oddziaływać przy pomocy podstawowych instrumentów konkurencji, tj. ceny, jakości i ilości usług , promocji , dystrybucji na klientów i konkurentów, natomiast może pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku, nie występować proces konkurencji”. (por. Kołodziejcki H., Wyszomirski O., Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Gdynia 2002 r., s.7).

- za ważną przesłankę definiowania rynku właściwego jako określonej trasy komunikacyjnej przyjmuje się obowiązujące regulacje prawne nakładające na potencjalnych przewoźników m. in. obowiązek uzyskania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie osób w ramach linii regularnej oraz wymóg koordynacji wykonywanych kursów. W związku z powyższym nie można uznać za teren współzawodnictwa wnioskodawcy i skarżonego przedsiębiorcy całego obszaru powiatu pilskiego a jedynie te ich części, które pokrywają się z określonymi trasami komunikacyjnymi, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

- podobne podejście znajduje odzwierciedlenie w dotychczasowym orzecznictwie Prezesa Urzędu (por.: decyzję nr RBG.35/2002 z dnia 2 grudnia 2002r., decyzję nr RKR 29/2002 z dnia 19 grudnia 2002r , decyzje nr RWR 16/2004 z dnia 09 marca 2004r) , jak i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. wyrok z dnia 17.07.2001r, sygn. akt XVII Ama 103/01, oraz wyrok z dnia 28.01.2004r, sygn. akt XVII Ama 10/03).

Dla zastosowania mechanizmów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów konieczne jest wykazanie, iż przedsiębiorca, przeciwko któremu skierowano zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję posiada pozycję dominującą na rynku właściwym.

Art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów definiuje pozycję dominującą jako pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie 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%. Przepis ten stwarza domniemanie prawne w rozumieniu art. 234 kpc posiadania pozycji dominującej.

Samo posiadanie pozycji dominującej nie jest jednak zabronione. Sankcjonowaniu podlega dopiero jej nadużywanie.

Wnioskodawca wnosząc o wszczęcie postępowania przeciwko Spółce, jako uzasadnienie posiadania pozycji, wskazał na potencjał Spółki, mierzony liczbą posiadanego taboru (99 autobusów) oraz ilością zatrudnionych osób (215).

Mierniki powyższe w ocenie organu antymonopolowego nie mogą stanowić kryteriów, w oparciu o które określany jest udział przewoźnika na rynku właściwym.. Popularniejszym, przyjmowanym w orzecznictwie antymonopolowym, jest porównanie pracy przewozowej konkurujących przedsiębiorców.

W tym celu przeprowadzono analizę pracy przewozowej Spółki oraz Wnioskodawcy w przewozie osób na rynku właściwym - określonym jako pokrywająca się na znacznym odcinku trasa; Piła – Wysoka, Piła – Kaczory, w oparciu o następujące kryteria :

- liczbę kursów wykonywanych w dni robocze i nauki,
- ilość przewiezionych pasażerów ogółem, na podstawie sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych w porównywalnych okresach 2003 i 2004 r. (z uwagi na różne terminy uruchamiania poszczególnych linii przebiegających przez trasy oraz czasowe zawieszenie linii przez Wnioskodawcę, uwzględniono jedynie porównywalne okresy działalności przewoźników na spornych trasach, tj. przede wszystkim z wyłączeniem okresu zawieszenia przez Wnioskodawcę kursów na odcinku Piła – Wysoka od 6.02 do 5.05.2004 r.).

W analizie nie uwzględniono też jednego z uczestników rynku (Spółki PKS Wałcz), który wykonuje tylko 2 kursy dziennie na linii przebiegające na niewielkim odcinku przez wymienioną trasę, bowiem jego udział w rynku jest znikomy, około 1%..

Udział stron pod kątem liczby kursów wykonywanych dziennie w dni robocze i nauki szkolnej, przedstawia się następująco:

Przewoźnik	Ilości kursów w 2003 r.	Ilości kursów w 2004r.	Udział % w okresie 2003 r.	Udział % w okresie 2004
Spółka PKS	74–101 z uwzględnieniem zmian	101	68 – 49 %	49%
Wałecki Towarzystwo Przewozowe	34 – 106 uwzględniając zmiany	106	32 – 51 %	51%

Pod względem liczby kursów wykonywanych na przedmiotowych trasach udział Spółki wynosił, w okresie od rozpoczęcia działalności przez wnioskodawcę na jednej linii z Piły do Kaczor, wynosił 68%, po uruchomieniu pozostałych linii 49%., podczas gdy udział Wnioskodawcy kształtował się odpowiednio: 32 i 51 %. Udział każdego z przewoźników był niemal idealnie równy.

Natomiast udział w rynku mierzony liczbą przewiezionych pasażerów w porównywalnych okresach 2003 r. i 2004 r., uwzględniających terminy rozpoczynania działalności Wnioskodawcy (od 1.03, 1.06 i 1.10.2003 r.) oraz okres zawieszenia działalności w 2004 r.) na poszczególnych liniach spornej trasy, kształtuje się następująco:

Przewoźnik	Ilość przewiezionych osób w 2003 r.	Ilość przewiezionych osób w 2004 r.	Udział % w 2003 r.	Udział % w 2004 r.
Spółka PKS	[usunięto]		70,4 %	74,8%
Wałecki Towarzystwo Przewozowe			29,6 %	25,2%

Biorąc zatem pod uwagę przewiezionych pasażerów, udziały przedsiębiorców kształtują się odmiennie aniżeli mierzone ilością kursów i w przypadku Spółki wynoszą ponad 70% w 2003 r. i 2004 r., a Wnioskodawcy poniżej 30 %.

W oparciu o powyższe wyniki trudno o jednoznaczne wnioski co do możliwości przypisania Spółce pozycji dominującej na podstawie udziału w rynku. Przede wszystkim brak nie budzących wątpliwości przesłanek, na podstawie których można dać prymat któremuś z mierników użytych do ustalenia tych udziałów. Wprawdzie oba te mierniki wykazują udział w rynku Spółki przekraczający 40%, co daje formalną podstawę do przyjęcia domniemania, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, jednak nie można przeoczyć, że ilość wykonywanych kursów świadczy o istnieniu duopolu na

tym rynku. Zważywszy, że duopol posiada szczególną własność generowania najwyższego poziomu konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami funkcjonującymi w jego ramach, fakt ten musi obalać wspomniane domniemanie. Biorąc pod uwagę, iż definicja pozycji dominującej odwołuje się do zdolności przedsiębiorcy do zapobiegania konkurencji i możliwości działania niezależnie od konkurentów, trudno w istniejącym stanie faktycznym o jednoznaczne stwierdzenie dominacji Spółki na wskazanym rynku właściwym.

W przekonaniu Prezesa Urzędu, nawet przy założeniu, iż Spółka posiada na ustalonym rynku właściwym pozycję dominującą, brak podstaw aby zarzucić Spółce stosowanie praktyk ograniczających konkurencję.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej polegające na narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów nie precyzuje przesłanek kwalifikacji ceny jako ceny nieuczciwej, wskazuje jedynie przykładowo, że cena nieuczciwa może mieć postać ceny nadmiernie wygórowanej lub rażąco niskiej. Z całą pewnością można jednak powiedzieć, iż o ile narzucanie cen nadmiernie wygórowanych stanowi praktykę o charakterze eksploatacyjnym, a przez to jest wymierzone w klientów (najczęściej konsumentów), o tyle oferowanie cen rażąco niskich wymierzone jest zwykle w konkurentów przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą i ma na celu bądź to usunięcie ich z rynku, bądź to zniechęcenie ich do wejścia na rynek. Z całą pewnością również, nie sposób zakwalifikować cen jako rażąco niskich tylko na tej podstawie, iż są one niższe aniżeli ceny pobierane przez konkurentów.

Stwierdzenia te, choć oczywiście nie wyjaśniają jeszcze pojęcia ceny nieuczciwej, w tym rażąco niskiej, niemniej jednak, biorąc pod uwagę okoliczności niniejszej sprawy i zarzuty podnoszone przez Wnioskodawcę, dają asumpt do sformułowania dwóch możliwych przesłanek uznania za nieuczciwe cen stosowanych przez Spółkę.

Po pierwsze, ceny te mogą być uznane za nieuczciwe już z tego powodu, że odbiegają od cen obowiązujących na trasach, na których przedsiębiorca nie spotyka się z konkurencją ze strony innych przewoźników. Wykazanie w tym przypadku działań naruszających art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów byłoby zabiegiem dość prostym, albowiem wystarczyłoby porównanie cen biletów jednorazowych ustalonych w ogólnej taryfie Spółki z cenami obowiązującymi na trasach Piła – Kaczory i Piła – Wysoka. Dodatkowym argumentem, wskazującym na antykonkurencyjny cel działania Spółki, mogłaby być tutaj zbieżność czasowa wprowadzenia obniżonych cen z pojawieniem się konkurencyjnego przedsiębiorcy na ww. trasach.

Zdaniem Prezesa Urzędu, nie jest to jednak przesłanka uzasadniona. Możliwość uznania za nielegalne cen na tej podstawie, iż są one niższe aniżeli ceny obowiązujące na rynkach niekonkurencyjnych, musiałaby być konsekwencją obowiązku stosowania jednolitych cen na wszystkich rynkach geograficznych, na których działa Spółka. Tymczasem nie sposób zabronić Spółce, ani jakiemukolwiek innemu przedsiębiorcy, który prowadzi działalność na wielu rynkach, nawet tożsamyh w ujęciu produktowym, stosowania zdywersyfikowanych strategii konkurencji, zmiennych w zależności od warunków, jakie aktualnie występują na danym rynku geograficznym. W przekonaniu Prezesa Urzędu, należy to uznać za normalne, a

przy tym uprawnione i legalne działanie przedsiębiorcy, przynajmniej tak długo, jak długo nie mamy do czynienia z inną praktyką ograniczającą konkurencję, np. z tzw. subsydiowaniem skrośnym, tj. pokrywaniem strat ponoszonych na jednym rynku z nadwyżki osiąganey na innym rynku. Przedsiębiorca może zatem co do zasady reagować na fakt pojawienia się konkurencji, a ocena, czy ceny stosowane przez Spółkę mają charakter cen rażąco niskich nie jest możliwa bez odwołania się do kryterium opłacalności i ponoszonych kosztów.

Już tylko na marginesie zwrócić należy uwagę, iż o ile na trasie Piła – Wysoka data wprowadzenia obniżonych, promocyjnych cen przez Spółkę wyraźnie zazębia się z uruchomieniem kursów na tej trasie przez Wnioskodawcę, o tyle na trasie Piła – Kaczory ulgowa opłata obowiązuje na podstawie decyzji nr 1/18/2002 z dnia 24.05.2002 r., a więc wyprzedzającej o ok. 10 miesięcy pojawienie się na tej trasie Wnioskodawcy. W tej sytuacji trudno nawet tę ostatnią decyzję traktować jako reakcję na rozpoczęcie działalności przez Wnioskodawcę.

Przyjąć zatem trzeba, że ceny mogą być uznane za rażąco niskie dopiero wówczas, gdy ustalone zostały poniżej kosztu świadczenia usługi. W tym przypadku od razu pojawia się pytanie o jaki koszt tutaj chodzi, gdyż w rachubę wchodzi przynajmniej średni koszt zmienny i średni koszt całkowity, rozumiany jako suma kosztów zmiennych i stałych. Wprawdzie ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów tego nie precyzuje, niemniej jednak orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości sformułowało, przyjęty również przez polski organ antymonopolowy pogląd, iż dopiero ceny niższe od średniego kosztu zmiennego są w istocie przejawem nadużycia pozycji dominującej. Natomiast ceny niższe od średniego kosztu całkowitego, ale wyższe od średniego kosztu zmiennego mogą być uznane za nielegalne, jeżeli są narzędziem planu mającego na celu wyeliminowanie rywala (por. orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawach : nr IV/30.698, ECS/AKZO, Commission Decision 1983r, Official Journal of the European Communities, nr L 252, 1983, s. 18 i nr C-62/86, AKZO Chemie BV v Commission of the European Communities, Reports of Cases before the Court of Justice and the Court of Instance, 1991, s. 3455, za “Dominacja w Polityce konkurencji Unii Europejskiej” Barbara MAJEWSKA-JURCZYK, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1998r. s. 66).

Powyższy pogląd wymaga pewnej modyfikacji uzasadnionej przede wszystkim faktem, iż działalność przedsiębiorców wykonujących usługi przewozu osób zaspokaja jednocześnie różne potrzeby przewozowe (przejazd okazjonalny w dni powszednie, w dni wolne od pracy, codzienne dojazdy do pracy lub szkoły i z powrotem do domu). Odzwierciedlają to taryfy przewoźników, gdzie prócz biletów jednorazowych zwykłych występują bilety ulgowe oraz bilety miesięczne (normalne i ulgowe). Te odmienne potrzeby potencjalnych pasażerów skłaniają do elastycznego kształtowania swoich taryf przez przewoźników. Do tego uwzględnić trzeba również dopłaty, jakie w oparciu o przepisy ustawy z 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jedn.: Dz.U. Nr 175 z 2002 r., poz. 1440) uzyskują przewoźnicy, w tym zarówno Spółka, jak i Wnioskodawca.

To powoduje, iż dla rozstrzygnięcia zarzutu jaki stawia Wnioskodawca, konieczne jest nie tyle porównanie cen biletów jednorazowych, lecz przychodów jakie Spółka uzyskuje z przewozów na obszarze, stanowiącym właściwy w sprawie rynek geograficzny z kosztami ponoszonych przez Spółkę. Dopiero w przypadku, gdyby przychody nie pokrywały kosztów zmiennych (bezpośrednich, według terminologii używanej przez Spółkę) można byłoby postawić Spółce zarzut stosowania rażąco niskich cen. Dalsze ustalenia, w odniesieniu do

antykonkurencyjnych motywów działania Spółki, wymagane byłyby w sytuacji, gdyby okazało się, że przychody uzyskiwane przez Spółkę pokrywają wprawdzie jej koszty zmienne (bezpośrednie), ale nie pokrywają kosztów całkowitych.

W okolicznościach rozstrzyganej sprawy brak jest jednak podstaw do przyjęcia, że przychody uzyskiwane przez Spółkę są niższe niż ponoszone koszty bezpośrednio i całkowite. Do takiej konkluzji prowadzi analiza dokumentów finansowych sporządzonych i przedstawionych w toku postępowania przez Spółkę.

Przede wszystkim Prezes Urzędu miał na uwadze wyliczenie kosztu jednego wozokilometra z wyodrębnieniem kosztu bezpośredniego i kosztu ogólnego, dla którego podstawę stanowiło zestawienie kosztów w ujęciu rodzajowym, obejmujące łącznie 29 pozycji za okres od 1.01.2003 r. do 30.06.2004 r. (karta .. akt adm.). Do kosztów bezpośrednich zaliczono: zużycie materiałów, zużycie materiałów – tachografy, zużycie materiałów pędnych (paliwo), zewnętrzne usługi remontowe, wynagrodzenia, rozliczenia ZUS, zużycie materiałów na warsztacie, remonty własne pojazdów, inne materiały – myjnia, tachografy, zużycie ogumienia. Pozostałe koszty, w tym m.in. amortyzację i koszty ogólnozakładowe zaliczono do kosztów ogólnych. Dzieliąc sumę kosztów bezpośrednich i całkowitych przez ilość przejechanych kilometrów ustalono koszt bezpośredni jednego wozokilometra w kwocie 1,43 zł (w 2003 r. – 1,45 zł, I poł. 2004 r. 1,41 zł), zaś koszt całkowity zamknął się kwotą 2,05 zł (w 2003 r. 2,09 zł, I poł. 2004 r. – 1,98 zł). W dalszej kolejności Spółka przedstawiła zestawienie obejmujące ilość pasażerów przewiezionych w okresie od 1.01.2003 r. do 30.06.2004 r. w kursach zrealizowanych na liniach pokrywających się z trasami Piła – Wysoka i Piła – Kaczory oraz uzyskane z tego tytułu przychody, wykazując, iż średni przychód z jednego wozokilometra na trasach przebiegających przez linie Piła – Wysoka i Piła – Kaczory wyniósł w ww. okresie 2,33 zł (karta .. akt adm.). Przekroczył zatem nie tylko koszt bezpośredni jednego wozokilometra, ale i koszt całkowity.

Wprawdzie wyliczenie kosztu bezpośredniego i kosztu całkowitego wozokilometra dotyczy wszystkich obsługiwanych przez Spółkę linii, niemniej jednak Spółka deklaruje, iż na liniach, na których konkuruje z Wnioskodawcą koszty te winny być niższe. Uzasadnieniem takiego stanu rzeczy jest m.in. fakt, iż odcinek Piła – Wysoka obsługuje 19- miejscowy bus o niższym zużyciu paliwa, co już pozwala umniejszyć koszt jednego wozokilometra o ok. 3 grosze. W ocenie Prezesa Urzędu jest to twierdzenie wiarygodne, gdyż trudno znaleźć przesłanki różnicujące w istotny sposób koszt wozokilometra na liniach, na których Spółka konkuruje z Wnioskodawcą i na innych liniach. W szczególności nie mogą to być koszty związane z utrzymaniem taboru, gdyż ten używany jest wymiennie w zależności od potrzeb na różnych trasach obsługiwanych przez Spółkę, a nadto, z uwagi na używanie busa w relacji Piła – Wysoka, koszt ten, jeżeli różni się nieznacznie, to na korzyść Spółki.

Pośrednie potwierdzenie wyliczeń Spółki stanowią wyliczenia kosztu całkowitego wozokilometra przekazane przez Wnioskodawcę (karta 121 akt adm.), który nie stanowi nawet połowy kosztu bezpośredniego wozokilometra ponoszonego przez Spółkę. Choć potencjał obu przedsiębiorców jest dalece różny, porównanie obu kosztów uwiarygodnia koszt wyliczony przez Spółkę.

Niezależnie od powyższego, warto zwrócić uwagę, iż przedmiotem zarzutu wobec Spółki nie może być cena w przejazdach na trasie Piła – Wysoka w wysokości 0,50 zł. Cena ta bowiem miała charakter wybitnie promocyjny, stosowana była w ograniczonym czasie od 15 do 25.11.2003 r. i w odpowiedzi na podobną, choć krótszą i wyższą (cena 1 zł) promocję

Wnioskodawcy. Wprawdzie i tak Spółka wykazuje, iż z uwagi na wysoką sprzedaż biletów miesięcznych na listopad 2003 r., przychody pokryły w całości koszt poniesiony przez Spółkę, nie ma to żadnego znaczenia albowiem dopiero w przypadku stwierdzenia, iż promocja, poprzez odpowiednio długi czas trwania, doprowadziła do trwałej zmiany ceny można rozważać kwestię kwalifikacji z art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. W innych przypadkach należy uznać to za działanie dozwolone.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji przysługuje każdej ze stron odwołanie do Sądu Okręgowego - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji, za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Poznaniu.

Od postanowienia o kosztach postępowania przysługuje każdej ze stron zażalenie do Sądu Okręgowego - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w terminie tygodniowym od dnia doręczenia decyzji, za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Poznaniu.

Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Poznaniu
Edward Stawicki

Otrzymują:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.
ul. Przemysłowa 23
64-920 Piła

Waleckie Towarzystwo Przewozowe
Paweł Suski i Grzegorz Lasocki Spółka jawna
ul. Kusocińskiego 14/29
64-920 Piła