PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKiK W GDAŃSKU

RGD.411-8/06

Gdańsk, dnia 29 grudnia 2006r.

DECYZJA NR RGD.35/2006

Na podstawie art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244, poz. 2080 ze zmianą) i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 18, poz. 172 ze zmianą), w związku z art. 11 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek przedsiębiorcy PA „G" z siedzibą w K.,

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

nie stwierdza się stosowania przez PKS G Spółka z o.o. z siedzibą w G. praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, mającej polegać na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino poprzez narzucanie nieuczciwych, rażąco niskich, cen biletów jednorazowych i miesięcznych za przejazd na ww. linii.

UZASADNIENIE

W dniu 28 stycznia 2005r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej Prezesem Urzędu lub organem antymonopolowym) wpłynęło, datowane na dzień 10 stycznia 2005r., pismo przedsiębiorcy PA „G" z siedzibą w K. (zwanego dalej PA „G", wnioskodawcą bądź skarżącym), wnoszącego o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko PKS G Spółka z o.o. z siedzibą w G[1] (zwanemu dalej PKS G lub skarżonym) dopuszczającemu się, zdaniem wnioskodawcy, praktyki ograniczającej konkurencję polegającej na stosowaniu „*wybiórczo*", tj. tylko na trasach obsługiwanych równolegle przez obu przedsiębiorców, „*taryfy promocyjnej*", celem którego to działania miałoby być dążenie do „*wyeliminowania [PA „G"] z rynku i powrót do uprzednio stosowanych cen*".

W uzasadnieniu wystąpienia podniesiono, co następuje.

[1] Podmiot ten, którego jedynym udziałowcem jest ORBIS Transport Spółka z o.o. z siedzibą w W., jest od dnia 7 grudnia 2004r. następcą prawnym Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w G.

80-824 GDAŃSK, UL. PODWALE PRZEDMIEJSKIE 30
TEL./FAX (058) 346-29-32, 346-29-33, 301-51-75
E-MAIL: GDANSK@UOKIK.GOV.PL

- Skarżący, funkcjonujący na „*rynku lokalnych przewozów pasażerskich w regionie kartuskim*" od wiosny 1995r., rozpoczął świadczenie usług od uruchomienia linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno, łączącej „*trzy duże wsie położone w bezpośrednim sąsiedztwie Kartuz, […] obsługiwane przez PKS stosunkowo niewielką liczbą kursów ([…] na trasie Somonino-Kartuzy do 1995r. dominującą rolę w przewozach odgrywała kolej; jednak od 1995r. drastycznie ograniczono liczbę pociągów – powstała więc pewna luka w podaży usług)*".

  Ustalenie przez PA „G" opłat na poziomie 30% niższym od opłat pobieranych na ww. trasie przez PKS G spowodowało, po upływie dwóch miesięcy, reakcję konkurenta w postaci obniżki cen, o 50%, „*we wszystkich kursach bezpośrednio przed i po […] odjazdach [PA „G"]*". Działania te, połączone z „*letnim spadkiem popytu*", stały się powodem zawieszenia przez wnioskodawcę, w lipcu 1995r., przewozów na przedmiotowej linii. Skutkiem nowej sytuacji było odstąpienie przez PKS G, poczynając od września 1995r., od dotychczasowej „*promocji cenowej*". Wobec powrotu przez skarżonego do „*cen wyjściowych*", w połowie września 1995r. PA „G" ponownie uruchomiło przewozy (i świadczy je na tej trasie do dnia dzisiejszego).
- W latach 1996-2001 wnioskodawca wielokrotnie bezskutecznie występował o zgodę właściwych organów na uruchomienie komunikacji regularnej również na innych liniach, które miałyby być zlokalizowane bądź to w regionie kartuskim, bądź to, jak linia Kartuzy-Gdańsk, wykraczać poza ten region.

  Stosowne zezwolenia wydano PA „G":
  - w roku 2002 – na świadczenie usług przewozowych w relacji Kartuzy-Sierakowice (linia [4]),
  - w roku 2003 – na wydłużenie linii Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno do Ostrzyc (linia [2]) oraz na rozpoczęcie działalności w relacji Kartuzy-Kamela (linia [3]) i Kartuzy-Mirachowo (linia [5]), a także, „*po siedmiu latach starań*", w relacji Kartuzy-Gdańsk (linia [801]),
  - w roku 2004 – na zwiększenie, do 20 par, ilości kursów na linii [801] (w zamian za zobowiązanie się do „*uruchomienia nierentownej linii dowozowej do linii Kartuzy-Gdańsk z miejscowości Skrzeszewo i Przyjaźń (linia 806), z których obsługi wycofał się wcześniej PKS w G*").

  W każdym wypadku, gdy przedsiębiorca PA „G" inicjował bądź intensyfikował przewozy w relacji obsługiwanej wcześniej przez PKS G, reakcją konkurenta była obniżka cen biletów; uczynił tak np. z dniem 1 września 2004r., czyli 6 dni po wprowadzeniu przez wnioskodawcę nowego rozkładu jazdy na linii [801], zakładającego zwiększenie liczby kursów do 20 par, ale także z dniem 1 stycznia 2005r., tj. na 12 dni przed rozpoczęciem przez wnioskodawcę przewozów na linii [4] na odcinkach z Sierakowic do Gowidlina i Kamienicy Królewskiej.

  Zestawienie, wg stanu na dzień 10 stycznia 2005r., wysokości opłat pobieranych przez PKS G za bilety jednorazowe i miesięczne na trasach, na których skarżony przedsiębiorca nie konkuruje z PA „G" („*Taryfa zwykła*") oraz na trasach obsługiwanych wspólnie przez obu przewoźników („*Taryfa promocyjna*"), a także opłat żądanych przez PA „G, przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

ODLEGŁOŚĆ	PKS G	PA „G"

[KM]	CENA BILETU JEDNORAZOWEGO NORMALNEGO [ZŁ]		CENA BILETU MIESIĘCZNEGO NORMALNEGO [ZŁ]		CENA BILETU JEDNORAZOWEGO NORMALNEGO [ZŁ]	CENA BILETU MIESIĘCZNEGO NORMALNEGO [ZŁ]
	TARYFA ZWYKŁA	TARYFA PROMOCYJNA	TARYFA ZWYKŁA	TARYFA PROMOCYJNA		
1	2	3	4	5	6	7
0-5	2,50	1,70	73,50	60,00	1,50	50,00
6-10	3,30	2,20	95,00	90,00	2,00	75,00
11-15	4,00	2,50	117,50	109,00	2,50	90,00
16-20	4,60	3,30	138,50	128,00	3,00	105,00
21-25	5,50	4,00	168,00	140,00	3,50	120,00
26-30	6,30	4,60	189,00	150,00	4,00	135,00
31-35	6,90	5,00	208,50	175,00	4,50	150,00
36-40	8,00	5,50	238,50	200,00		

- Według stanu na dzień 10 stycznia 2005r., „*taryfa promocyjna PKS w G stosowana jest na następujących trasach (rynkach właściwych):*
  - *Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Sierakowice (bilety miesięczne),*
  - *Gdańsk-Żukowo-Kartuzy i Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino (bilety jednorazowe i miesięczne),*
  - *Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska (bilety miesięczne),*
  - *Kartuzy-Mirachowo (bilety jednorazowe),*
  - *Kartuzy-Somonino-Goręczyno (bilety jednorazowe).*"
- Kwestionowane działania PKS G noszą znamiona wykorzystywania przez tego przewoźnika „*pozycji dominującej [zajmowanej] na rynku*", wywodzonej zarówno z tego, że „*że linie regularne komunikacji krajowej P.A. +G+ obsługuje 11 pojazdów, podczas gdy PKS w G – około 150*", jak i z tego, że na „*najintensywniej obsługiwanej wspólnie trasie z Żukowa do Gdańska wykonywanych jest w dni powszednie: 20 kursów P.A. „G", 70 kursów PKS, w tym 49 kursów PKS w G, 11 – PKS w Starogardzie Gdańskim, 6 – PKS w Bytowie i po 2 – PKS w Słupsku i Chojnicach*".
- Żądanie wszczęcia przez Prezesa Urzędu postępowania antymonopolowego znajduje swoje uzasadnienie, zdaniem wnioskodawcy, także w stanowisku Departamentu Gospodarki i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, właściwego m.in. w sprawach przewozów autobusowych regularnych, zgodnie z którym „*stosowanie dwóch cenników – zwykłego i promocyjnego – na różnych odcinkach trasy tej samej linii jest naruszeniem Ustawy o transporcie drogowym*".

Skarżący, przekazując przy wystąpieniu z dnia 9 lutego 2005r., otrzymanym przez Prezesa Urzędu w dniu 17 lutego 2005r., dowód uiszczenia opłaty od wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, podniósł dodatkowo, iż działanie PKS G na rynku właściwym:

- polegające na „*wybiórczym*" stosowaniu „*taryfy promocyjnej*" wyczerpuje, jego zdaniem, znamiona nadużywania pozycji dominującej wskutek narzucania PA „G" nieuczciwych, rażąco niskich, cen i, jako takie, narusza zakaz art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244, poz. 2080 ze zmianą), zwanej dalej ustawą o ochronie […],
- nie jest/było odosobnione, albowiem podobne reakcje związane z inicjowaniem przez niego działalności przewozowej na poszczególnych liniach komunikacyjnych są/były charakterystyczne także dla Przedsiębiorstwa Państwowej Komuni-

kacji Samochodowej z siedzibą w Bytowie (zwanego dalej PPKS Bytów) oraz dla Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Słupsku (zwanego dalej PPKS Słupsk), a zbieżność ta uzasadnia, jego zdaniem, domniemanie, iż PKS G działa z ww. przewoźnikami „*w zmowie*".

Organ antymonopolowy, biorąc pod uwagę złożony i niejednoznaczny charakter sprawy, wszczął z dniem 21 lutego 2005r. i prowadził do dnia 6 czerwca 2005r. postępowanie wyjaśniające. W trakcie tego postępowania m.in.:

- PA „G" podtrzymał zastrzeżenia odnoszące się zarówno do praktyk PKS G, posiadającego, jego zdaniem, na każdej z obsługiwanych wspólnie tras „*pozycję dominującą pod względem wykonywanych kursów*", a polegających na pobieraniu od pasażerów, wyłącznie na tych trasach, opłaty zgodnej z „*taryfą promocyjną*" (o 40% niższą od „*taryfy zwykłej*" obowiązującej na wszystkich innych trasach), jak i do zbieżności tych zachowań z podobnymi, demonstrowanymi przez PPKS Bytów i PPKS Słupsk (sprzedaż biletów, na trasach bądź odcinkach tras wspólnych z PA „G", po cenach, odpowiednio o 40 i 50% niższych niż wynikające z obowiązujących tych przewoźników „*taryf zwykłych*"),
- PKS G, ustosunkowując się m.in. do zarzutów skarżącego i uznając je za „*w pełni nieuzasadnione*", podniosło, iż takie stanowisko „*wynika […] wprost ze stosowania przez […] przedsiębiorstwo cen – taryf przewozowych, które w porównaniu z ofertą cenową wnioskodawcy […] przyjmują poziomy wartości* ***wyższe*** *w porównywalnych obszarach*".

Zważywszy na treść wniosku PA „G" i poczynione w trakcie postępowania wyjaśniającego ustalenia, Prezes Urzędu uznał za uzasadnione wszczęcie, z dniem 14 czerwca 2005r., dwóch odrębnych postępowań antymonopolowych prowadzonych pod zarzutem:

- nadużywania przez PKS G pozycji dominującej zajmowanej przez tego przedsiębiorcę na każdym z niżej wymienionych lokalnych rynków wykonywania regularnych przewozów osób, tj. na linii: Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Sierakowice, Kartuzy-Gowidlino, Kartuzy-Kamienica Królewska, Kartuzy-Mirachowo oraz Kartuzy-Somonino-Goręczyno, poprzez pośrednie narzucanie wnioskodawcy nieuczciwych, rażąco niskich, cen realizowanych przez niego na tych liniach usług, które to działanie byłoby sprzeczne z zakazem, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […] (sygnatura akt RGD.411-10/05/06/HK),
- zawarcia przez PKS G, PPKS Bytów i PPKS Słupsk porozumienia, którego celem bądź skutkiem miałoby być wyeliminowanie, ograniczenie bądź naruszenie konkurencji na rynku właściwym składającym się z linii komunikacyjnych, o których mowa wyżej, poprzez pośrednie narzucanie wnioskodawcy nieuczciwych, rażąco niskich, cen wykonywanych na tych liniach przewozów, które to działanie mogłoby naruszać zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie […] (sygnatura akt RGD.410-2/05/06/HK).

Mając na uwadze treść wystąpienia PA „G" z dnia 25 lipca 2006r., precyzującego przebieg linii komunikacyjnych, na których wnioskodawca spotyka się z konkurencją PKS G (i innych przewoźników), organ antymonopolowy zmienił, postanowieniem nr 245 z dnia 27 lipca 2006r., treść postanowienia nr 209 z dnia 14 czerwca 2005r. o wszczęciu pierwszego z ww. postępowań w ten sposób, że określił rynki właściwe jako relacje: Gdańsk-Żukowo-Kartuzy, Kartuzy-Gowidlino, Kartuzy-Kamieni-

ca Królewska, Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta oraz Kartuzy-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.

Z kolei, postanowieniem nr 297 z dnia 12 października 2006r., organ antymonopolowy z postępowania prowadzonego pod sygnaturą akt RGD.411-10/05/06/HK wyłączył, do odrębnego rozpatrzenia, zarzuty PA „G" odnoszące się do każdej z niżej wymienionych linii:

- Gdańsk-Żukowo-Kartuzy (nowa sygnatura akt RGD.411-9/06/HK),
- Kartuzy-Gowidlino (nowa sygnatura akt RGD.411-7/06/HK),
- Kartuzy-Kamienica Królewska (nowa sygnatura akt RGD.411-8/06/HK),
- Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta (nowa sygnatura akt RGD.411-6/06/HK),

a postanowieniem nr 376 z dnia 15 grudnia 2006r. połączył postępowanie prowadzone pod sygnaturą RGD.411-7/06/HK z postępowaniem niniejszym, prowadzonym pod sygnaturą RGD.411-8/06/HK.

NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW ZGROMADZONYCH W POSTĘPOWANIU ANTYMONOPOLOWYM O SYGNATURZE RGD.411-10/05/06/HK (OBEJMUJĄCYCH, ZGODNIE Z POSTANOWIENIEM PREZESA URZĘDU NR 268 Z DNIA 10 SIERPNIA 2005R., TAKŻE *„CAŁOŚĆ INFORMACJI UZYSKANYCH W TRAKCIE PROWADZONEGO WCZEŚNIEJ, POD SYGNATURĄ AKT RGD.400-9/05/HK, POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO*") ORAZ W POSTĘPOWANIU NINIEJSZYM ORGAN ANTYMONOPOLOWY USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY.

Strony postępowania antymonopolowego.

1. **PA „G".**

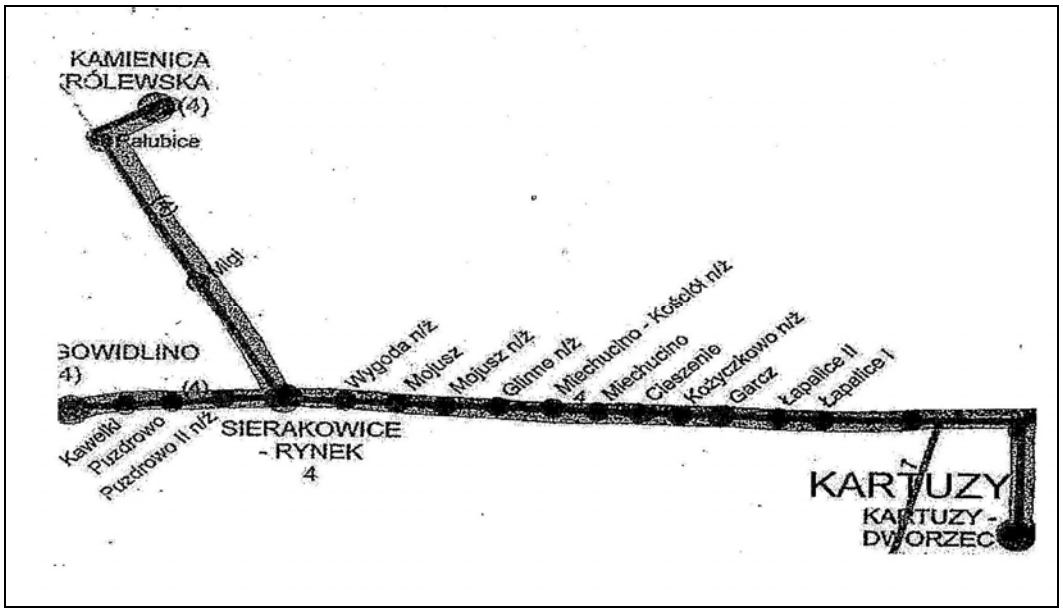
1.1. W dacie złożenia wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego skarżący świadczył usługi, w zakresie objętym niniejszym postępowaniem, na podstawie:

- LICENCJI nr 0002826 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób udzielonej przedsiębiorcy w dniu 14 sierpnia 2002r., na okres 50 lat, przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach,
- ZEZWOLENIA nr 0000001 na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w ramach linii regularnej Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino przez miejscowości: Łapalice, Garcz, Kożyczkowo, Cieszenie, Miechucino, Glinne, Mojusz, Wygoda, Sierakowice (dalej przez Migi, Pałubice – w relacji do Kamienicy Królewskiej, oraz Puzdrowo, Kawelki – w relacji do Gowidlina), udzielonego przedsiębiorcy w dniu 4 stycznia 2005r. przez Starostę Kartuskiego.

1.2. Długość linii komunikacyjnej, której dotyczy postępowanie, wynosi w relacji do Kamienicy Królewskiej – 30km, a w relacji do Gowidlina – 30km.

Świadczenie usług na tej linii PA „G" rozpoczął w 2003r., najpierw na odcinku Kartuzy-Sierakowice, a następnie, z dniem 12 stycznia 2005r., na jego przedłużeniu do Kamienicy Królewskiej i Gowidlina; odpowiedni schemat połączeń, wg stanu na dzień 1 października 2005r., przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1



Uwaga:
linią pogrubioną oznaczono na rysunku relację obsługiwaną wspólnie przez PA „G" i PKS G

1.3. Ilość kursów wykonywanych przez wnioskodawcę na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino oraz na jej wyodrębnionych częściach, według stanu na dzień 9 maja, 31 sierpnia, 31 grudnia 2005r. oraz na dzień 30 kwietnia (31 lipca) 2006r., przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA CAŁOŚCI LINII KARTUZY-SIERAKOWICE-KAMIENICA KRÓLEWSKA											
PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK				**SOBOTA**				**NIEDZIELA/ŚWIĘTO**			
A	**B**	**C**	**D**	**A**	**B**	**C**	**D**	**A**	**B**	**C**	**D**
12	12	12	12	10	10	10	10	0	0	0	0
ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA CAŁOŚCI LINII KARTUZY-SIERAKOWICE-GOWIDLINO											
16	16	16	16	10	10	10	10	0	0	0	0
ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA ODCINKU KARTUZY-GARCZ											
34	34	37*	37*	26	26	26	26	12	12	12	12
ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA ODCINKU GARCZ-SIERAKOWICE											
34	34	37*	37*	26	26	26	26	12	12	12	12

A – stan na dzień 9 maja 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan na dzień 30 kwietnia (31 lipca) 2006r.

* – dane uwzględniają trzy dodatkowe kursy w dni nauki szkolnej

1.4. Dane dotyczące ilości sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych (osób przewiezionych na podstawie tych biletów) na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz okresu styczeń-lipiec 2006r., zawiera tablica 3.

Tablica 3

ROK,	**ILOŚĆ SPRZEDANYCH**	**ILOŚĆ SPRZEDANYCH**	**ILOŚĆ PRZEJAZDÓW**	**ILOŚĆ OSÓB PRZE-**	**ILOŚĆ OSÓB PRZE-**

MIESIĄC	BILETÓW JEDNORAZOWYCH	BILETÓW MIESIĘCZNYCH	W MIESIĄCU	WIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH*	WIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH [2] + [5]
1	2	3	4	5	6
2005					
I					
...					
XII					
2006					
I					
...					
VII					

* – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloczyn ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń uznaje się za dolną granicę przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: nr 270 z dnia 10 sierpnia 2005r., nr 394 z dnia 7 listopada 2005r., nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. oraz nr 308 z dnia 20 października 2006r.; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

1.5. Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych przedstawione przez PA „G" w piśmie z dnia 10 stycznia 2005r. (patrz: tablica 1), obowiązujące od rozpoczęcia przez przewoźnika działalności, w trakcie postępowania wyjaśniającego i antymonopolowego nie uległy zmianie.

Wnioskodawca, nie stosując promocji cenowych, realizował jedynie tzw. „*akcje promocyjne wspierające sprzedaż*", w tym m.in.:

- w marcu 2005r. – „*promocję wiosenną*", polegającą na „*rozdawnictwie wśród pasażerów gadżetów i słodyczy, losowaniu w autobusie szczęśliwej końcówki numeru biletu, wygrywającej atrakcyjne nagrody*",
- we wrześniu 2005r. – akcję pn. „*1500 plecaków*" dla nabywców biletów miesięcznych szkolnych („*każdy nabywca biletu otrzymywał plecak szkolny, a co dziesiąty plecak z wyprawką*"),
- w grudniu 2005r. – akcję pn. „*50 odkurzaczy*" dla nabywców biletów miesięcznych oraz „*promocję świąteczną*" o charakterze zbliżonym do „*promocji wiosennej*".

1.6. Zestawienie uzyskiwanych przez PA „G" przychodów (wraz z dopłatami otrzymywanymi od Samorządu Województwa Pomorskiego z tytułu stosowania ulg ustawowych w pasażerskich przewozach autobusowych) i ponoszonych kosztów (zmiennych i całkowitych) związanych z wykonaniem 1 wozokilometra na linii Kartuzy-Sierkowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz w okresie styczeń-lipiec 2006r., przedstawiono w tablicy 4.

Tablica 4

	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W

1	2	3	4	5	6
Rok 2005					
I					
...					
XI					
XII					
Rok 2006					
I					
...					
VII					

P – przychody [zł], KZ – koszty zmienne [zł], KC – koszty całkowite [zł], W – wozokilometry

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. i nr 308 z dnia 20 października 2006r.; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

2. **PKS G**

2.1. Skarżony przedsiębiorca świadczy usługi transportowe na podstawie licencji nr 9/2003 na wykonywanie krajowego transportu drogowego potwierdzonej przez Prezydenta Miasta Gdańska w dniu 2 grudnia 2005r. formularzem nr 0035007.

2.2. Zestawienie zezwoleń, którymi PKS G dysponował w dacie złożenia przez PA „G" wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, linii komunikacyjnych obsługiwanych zgodnie z tymi zezwoleniami oraz wspólnych odcinków tych linii i linii, na których przewozy wykonuje wnioskodawca, zawiera tablica 5.

Tablica 5

Zezwolenia na wykonywanie przewozów w ramach linii regularnej	**Linia komunikacyjna**	**Wspólne odcinki linii PKS G i PA „G"**
1	2	3
Wydane przez Marszałka Województwa		
Nr 000356 z dnia 9 grudnia 2003r. dla linii Słupsk-Gdańsk	Słupsk-Gdańsk przez miejscowości: Łupawa, Dąbrówka, Czarna, Gowidlino, Sierakowice, Miechucino, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Lniska i Leźno	Gowidlino-Kawelki-Puzdrowo-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000359 z dnia 9 grudnia 2003r. dla linii Lębork-Gdańsk	Lębork-Gdańsk przez miejscowości: Łebunia, Sierakowice, Miechucino, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Lniska i Leźno	Pałubice-Migi-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000379 z dnia 18 grudnia 2003r. da linii Kamienica Królewska-Gdańsk	Kamienica Królewska-Gdańsk przez miejscowości: Sierakowice, Miechucino, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Pępowo i Leźno	Kamienica Królewska-Pałubice-Migi-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000394 z dnia 18 grudnia 2003r. dla linii Sulęczyno-Gdańsk	Linia Sulęczyno-Gdańsk przez miejscowości: Borek, Gowidlino, Sierakowice, Miechucino, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Lniska i Leźno	Gowidlino-Kawelki-Puzdrowo-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000554 z dnia 10 maja 2004r. dla linii Zawory-Gdańsk	Linia Zawory-Gdańsk przez miejscowości: Chmielno, Garcz, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Lniska i Leźno	Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000555 z dnia 10 maja 2004r. dla linii Zawory-Gdańsk	Linia Zawory-Gdańsk przez miejscowości: Chmielno, Garcz, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Borowo, Borkowo, Żukowo, Pępowo i Leźno	Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 000556 z dnia 10 maja 2004r.	Linia Pączewo-Gdańsk przez miejscowości: Sierakowice, Miechucino, Kartuzy, Kaliska, Mezowo, Dzierżążno, Boro-	Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-

dla linii Paczewo-Gdańsk	wo, Borkowo, Żukowo, Lniska i Leźno	Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
WYDANE PRZEZ STAROSTWO POWIATOWE W KARTUZACH		
Nr 8 z dnia 15 stycznia 2004r. dla linii Kamienica Szlachecka-Kartuzy	Linia Kamienica Szlachecka-Kartuzy przez miejscowości: Leszczyki, Kierz, Borzestowo, Długi, Miechucino, Garcz	Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 10 z dnia 15 stycznia 2004r. dla linii Sulęczyno-Kartuzy	Linia Sulęczyno-Kartuzy przez miejscowości: Podjazdy, Tuchlino, Sierakowice, Miechucino	Puzdrowo-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 11 z dnia 15 stycznia 2004r. dla linii Sierakowice-Kartuzy	Linia Sierakowice-Kartuzy przez miejscowości: Szklana, Kamienica Szlachecka, Borucino, Borzestowo, Miechucino, Garcz	Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy
Nr 19 z dnia 24 lipca 2004r. dla linii Sulęczyno-Kartuzy	Linia Sulęczyno-Kartuzy przez miejscowości: Borek, Gowidlino, Sierakowice, Miechucino	Puzdrowo-Sierakowice-Wygoda-Mojusz-Glinne-Miechucino-Cieszenie-Kożyczkowo-Garcz-Łapalice-Kartuzy

Od dnia 22 czerwca 2005r. PKS G dysponuje również zezwoleniami:

- nr 000024 dla linii Kartuzy-Sulęczyno-Kartuzy przez miejscowości: Miechucino, Sierakowice, Tuchlino, Podjazdy, Węsiory,
- nr 000025 dla linii: Kartuzy-Kamienica Królewska przez miejscowości: Miechucino, Sierakowice, Zakałowo Wieś,

udzielonymi przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach.

2.3. Ilości kursów wykonywanych przez PKS G na trasach Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska i Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino oraz na odcinkach Kartuzy-Garcz i Garcz-Sierakowice, wg stanu na dzień 31 marca, 31 sierpnia i 31 grudnia 2005r. oraz 30 kwietnia i 31 lipca 2006r., podano w tablicach 6a-d.

Tablica 6a

ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) NA CAŁOŚCI TRASY KARTUZY-SIERAKOWICE-KAMIENICA KRÓLEWSKA														
PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK					**SOBOTA**					**NIEDZIELA/ŚWIĘTO**				
A	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
9	8	8	8	8	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0

A – stan na dzień 31 marca 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan na dzień 30 kwietnia 2006r., E – stan na dzień 31 lipca 2006r.

Tablica 6b

ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) NA CAŁOŚCI TRASY KARTUZY-SIERAKOWICE-GOWIDLINO														
PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK					**SOBOTA**					**NIEDZIELA/ŚWIĘTO**				
A	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
16	16	16	16	16	10	10	10	10	8	5	5	5	5	5

A – stan na dzień 31 marca 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan na dzień 30 kwietnia 2006r., E – stan na dzień 31 lipca 2006r.

Tablica 6c

ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) NA ODCINKU KARTUZY-GARCZ														
PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK					**SOBOTA**					**NIEDZIELA/ŚWIĘTO**				
A	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**
86	87	86	84	81	38	36	36	38	35	26	27	27	26	26

A – stan na dzień 31 marca 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan na dzień 30 kwietnia 2006r., E – stan na dzień 31 lipca 2006r.

Tablica 6d

ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) NA ODCINKU GARCZ-SIERAKOWICE														
PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK					**SOBOTA**					**NIEDZIELA/ŚWIĘTO**				
A	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**

58	50	52	52	50	21	18	18	19	17	12	13	13	12	11

A – stan na dzień 31 marca 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan nadzień 30 kwietnia 2006r., E – stan na dzień 31 lipca 2006r.

2.4. Dane dotyczące ilości sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych (osób przewiezionych na podstawie tych biletów) dla relacji Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska oraz Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino, w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz okresu styczeń-lipiec 2006r., zawiera tablica 7.

Tablica 7

Rok, miesiąc	Linia Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska					Linia Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino			
	Ilość sprzedanych biletów:		Ilość przejazdów w miesiącu (w dni robocze)	Ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych**	Ilość osób przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych ([2] + [5])	Ilość sprzedanych biletów:		Ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych*	Ilość osób przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych ([7] + [9])
	A*	B*				A*	B*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2005									
I	3123	175	42	7350	10473	16436	823	34566	51002
II	2286	170	40	6800	9086	17269	922	36880	54149
III	2574	170	44	7480	10054	18553	945	41580	60133
IV	2622	161	42	6762	9384	19969	934	39228	59197
V	2837	119	36	4284	7121	23246	909	32724	55970
VI	2948	83	44	3652	6600	23273	757	33308	56581
VII	2214	22	42	924	3138	23227	215	9030	32257
VIII	2554	26	44	1144	3698	20060	203	8932	28992
IX	2228	86	44	3784	6012	20183	847	37268	57451
X	2227	122	40	4880	7107	19213	996	39840	59053
XI	2261	130	40	5200	7461	19046	1149	45960	65006
XII	2334	124	42	5208	7542	18905	1149	48258	67163
2006									
I	2380	186	44	8184	10564	16916	1662	73128	90044
II	2327	134	40	5360	7687	16283	1093	43720	60003
III	2375	150	46	6900	9275	19283	1134	52164	71447
IV	2042	155	38	5890	7932	16085	927	35226	51311
V	2563	105	40	4200	6763	20241	906	36240	56481
VI	2253	90	40	3600	5853	20089	874	34960	55049
VII	2454	17	42	714	3168	21384	256	10752	32136

A – bilety jednorazowe, B – bilety miesięczne

* – ilość sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych w kursach „*wybiegających poza odcinki będące przedmiotem postępowania*" wyliczono „*proporcjonalnie do długości przedmiotowych odcinków w stosunku do całych tras tych kursów*"

** – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloczyn ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń odpowiada dolnej granicy przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 270 z dnia 10 sierpnia 2005r., nr 394 z dnia 7 listopada 2005r., nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. oraz nr 308 z dnia 20 października 2006r. o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

2.5. Zestawienie cen biletów jednorazowych obowiązujących w komunikacji zwykłej oraz promocyjnych cen biletów na liniach bądź częściach linii komunikacyjnych obsługiwanych przez PKS G, objętych wnioskiem PA „G" o wszczęcie postępowania antymonopolowego, zawiera tablica 8.

Tablica 8

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI ZWYKŁEJ OBOWIĄZUJĄCEJ OD DNIA:			PROMOCYJNE CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI ZWYKŁEJ OBOWIĄZUJĄCE OD DNIA:			
	1 LUTEGO 2003R.	1 LIPCA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LIPCA 2002R.	1 WRZEŚNIA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LUTEGO 2006R.
1	2	3	4	5	6	7	8
do 3	2,50	2,50	2,50	1,70	1,70	1,70	2,00
4-5			2,70			1,80	
6-8	3,20	3,30	3,30	2,20	2,20	2,20	2,50
9-10			3,50			2,40	
11-13	3,90	4,00	4,00	2,80	2,50	2,50	3,00
14-15			4,30			2,70	
16-18	4,40	4,60	4,60	3,00	3,30	3,30	3,50
19-20			4,90			3,50	
21-25	5,30	5,50	5,90	4,00	4,00	4,30	4,00
26-30	6,10	6,30	6,70	6,10	4,60	4,90	4,50
31-35	6,90	6,90	7,40	6,90	5,00	5,30	5,00
36-40	7,80	8,00	8,00	7,80	5,50	5,90	5,50
41-50	8,00	8,40	8,50	8,00	8,40	8,50	6,00

Inne okoliczności mogące mieć znaczenie dla oceny, w świetle ustawy o ochronie […], zarzutów stawianych PKS G w odniesieniu do biletów jednorazowych, zestawiono poniżej.

- Promocyjne ceny biletów jednorazowych wynikające z tabeli Nr 1a, stanowiącej załącznik do „Taryfy przewozu osób i rzeczy w krajowym transporcie autobusowym wykonywanym przez PPKS w G", obowiązującej od dnia 1 lutego 2002r., dotyczyły relacji:
  - Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
  - Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice/Sierakowice nż.
- Promocyjne ceny biletów jednorazowych wynikające z tabeli Nr 1a, stanowiącej załącznik do „Taryfy przewozu […]", obowiązującej od dnia 1 września 2004r., dotyczyły relacji:
  - Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
  - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy,
  - Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice,
  - Kartuzy-Kolonia-Staniszewo-Mirachowo,
  - Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce (12 określonych kursów).
- Z dniem 1 stycznia 2005r. zakres obowiązywania promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów jednorazowych, wynikający z obowiązującej od dnia 1 września 2004r. tabeli opłat Nr 1a, rozszerzono o odcinek Sierakowice-Gowidlino.
- Z dniem 24 marca 2005r. wprowadzono promocyjną cenę biletu jednorazowego w wysokości 1,00zł:
  - za przejazd pomiędzy dwoma bezpośrednio sąsiadującymi przystankami, m.in. na trasach:
    - Kartuzy-Garcz,
    - Kartuzy-Miechucino-Sierakowice-Gowidlino,
    - Kartuzy-Miechucino-Sierakowice-Kamienica Królewska,

- przy dłuższych przejazdach, w tym na trasie:
  - Cieszenie-Miechucino-Miechucino Tartak.

- Z dniem 25 lipca 2005r. nastąpiła zmiana wysokości promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów jednorazowych na trasach:
  - Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
  - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice-Gowidlino,
  - Kartuzy-Kolonia Skrzyżowanie-Staniszewo-Mirachowo,
  - Kartuzy-Kiełpino Wieś-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.
- Z dniem 24 października 2005r. zakończono akcję „1 przystanek = 1 złoty".
- Z dniem 20 lutego 2006r. wprowadzono nową tabelę opłat obowiązującą na trasach:
  - Gdańsk-Żukowo-Egiertowo-Kościerzyna,
  - Gdańsk-Żukowo-Kościerzyna-Lipusz-Brusy-Chojnice.

2.6. Zestawienie cen biletów miesięcznych obowiązujących w komunikacji zwykłej oraz promocyjnych cen biletów na liniach bądź częściach linii komunikacyjnych obsługiwanych przez PKS G, objętych wnioskiem PA „G" o wszczęcie postępowania antymonopolowego, zawiera tablica 9.

Tablica 9

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENY BILETÓW MIESIĘCZNYCH OBOWIĄZUJĄCEJ OD DNIA:			PROMOCYJNE CENY BILETÓW MIESIĘCZNYCH OBOWIĄZUJĄCE OD DNIA:			
	15 LUTEGO 2003R.	1 LIPCA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	15 PAŹDZIERNIKA 2002R.	1 WRZEŚNIA/ 1 PAŹDZIERNIKA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LUTEGO 2006R.
1	2	3	4	5	6	7	8
do 3	73,50	73,50	75,00	60,00	60,00	60,00	65,00
4-5			80,00			63,00	
6-8	92,50	95,00	100,00	90,00	90,00	90,00	98,00
9-10			105,00			95,00	
11-13	114,50	117,50	120,00	109,00	109,00	109,00	119,00
14-15			125,00			115,00	
16-18	132,50	138,50	140,00	128,00	128,00	128,00	139,00
19-20			145,00			134,00	
21-25	163,50	168,00	175,00	140,00	140,00	147,00	152,00
26-30	185,50	189,00	195,00	185,00	150,00	158,00	165,00
31-35	208,50	208,50	220,00	208,50	175,00	184,00	189,00
36-40	232,50	238,50	245,00	232,50	210.00/ 200,00	210,00	219,00
41-50	247,50	252,50	260,00	247,50	252,00/ 220,00	231,00	239,00

Inne okoliczności mogące mieć znaczenie dla oceny, w świetle ustawy o ochronie […], zarzutów stawianych PKS G w odniesieniu do biletów miesięcznych, zestawiono poniżej.

- Promocyjne ceny biletów miesięcznych wynikające z tabeli opłat Nr 3a, stanowiącej załącznik do „Taryfy przewozu osób i rzeczy w krajowym transporcie autobusowym wykonywanym przez PPKS w G", obowiązującej od dnia 15 października 2002r., dotyczyły relacji:
  - Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice.

- Promocyjne ceny biletów miesięcznych wynikające z tabeli opłat Nr 3a, stanowiącej załącznik do „Taryfy przewozu […]", obowiązującej od dnia 1 września 2004r., dotyczyły relacji:
  - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy,
  - Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice.
- Z dniem 1 listopada 2004r. w tabeli Nr 3a, obowiązującej od dnia 1 września 2004r.:
  - obniżono wysokość opłat za przejazdy na odległość 36-40km (z 210,00 do 200,00zł) oraz na odległość 41-50km (z 252,00 do 220,00zł),
  - zastąpiono relacje, w odniesieniu do których ww. tabela znajdowała dotąd zastosowanie, wspólną relacją Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice.
- Z dniem 1 stycznia 2005r. zakres obowiązywania promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów miesięcznych, wynikający z tabeli opłat obowiązującej od dnia 1 listopada 2004r., rozszerzono o odcinki Sierakowice-Kamienica Królewska i Sierakowice-Gowidlino.
- Z dniem 25 lipca 2005r. nastąpiła zmiana wysokości promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów miesięcznych na trasach:
  - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice-Gowidlino/Kamienica Królewska,
  - Kartuzy-Mirachowo.
- Z dniem 20 lutego 2006r. wprowadzono nową tabelę opłat obowiązującą m.in. w relacji:
  - Gdańsk-Kościerzyna przez Żukowo,

  częścią której to relacji są m.in. odcinki współbieżne z liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez PA „G".

2.7. Ze względu na to, że w Przedsiębiorstwie Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w G, podobnie zresztą jak i w PKS G, będącym następcą prawnym PPKS, nie była/jest prowadzona ewidencja kosztów zmiennych i całkowitych pozwalająca na ich jednoznaczne przyporządkowanie do określonych linii i kursów (autobusów), dostępne dane dotyczące tych kategorii odnoszą się bądź to do działalności przewozowej całego przedsiębiorcy, bądź to do części tej działalności określanej jako „*przewozy lokalne*" (obejmującej m.in. usługi realizowane na linii związanej z przedmiotem niniejszego postępowania).

Zestawienie „*uśrednionych*" przychodów uzyskiwanych z obsługi linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska i Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino oraz kosztów (zmiennych i całkowitych) ponoszonych w związku z realizacją 1 wozokilometra zawiera tablica 10.

Tablica 10

Rok, miesiąc	**P/W**	**KZ/W**	**KC/W**	**(P-KZ)/W**	**(P-KC)/W**
1	2	3	4	5	6
I-VI.2005	2,48	2,38	2,86	**0,10**	**-0,38**
VII.2005-VII.2006	2,42	2,14	2,76	**0,28**	**-0,34**

P – przychody [zł], KZ – koszty zmienne [zł], KC – koszty całkowite [zł], W – wozokilometry

Uwaga:

1. przychody obejmują dopłaty otrzymywane od Samorządu Województwa Pomorskiego z tytułu stosowania ulg ustawowych w pasażerskich przewozach autobusowych,
2. zważywszy na to, że do czerwca 2005r. prowadzono w PKS G ewidencję kosztów wyłącznie dla całego przedsiębiorstwa, a od lipca 2005r. również, odrębnie, dla *„komunikacji lokalnej"*, wyliczenia w tablicy poczyniono z uwzględnieniem tej okoliczności w ten sposób, że dla okresu styczeń-czerwiec 2005r. przyjęto w nich jednostkową wysokość kosztów (zmiennych i całkowitych) 1 wozokilometra dla *„całego przedsiębiorstwa"*, natomiast dla okresu od lipca 2005r. do lipca 2006r. – dla *„komunikacji lokalnej"*

3. **KONKURENCI STRON POSTĘPOWANIA NA LINII BĄDŹ CZĘŚCIACH LINII KARTUZY-SIERAKOWICE-KAMIENICA KRÓLEWSKA/GOWIDLINO.**

Wg stanu na dzień 14 marca 2005r. usługi przewozu osób na całej długości linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino wykonywały, oprócz PKS G i PA „G", również: PPKS Bytów, PPKS Słupsk i Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdyni (PPKS Gdynia), natomiast na jednym z fragmentów przedmiotowej linii także Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowo-Usługowe „EUROTRANS" Władysław Grolewski z siedzibą w Gdańsku (PT-H-U „EUROTRANS"). I tak:

- PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia na trasie między Kartuzami i Gowidlinem wykonywały łącznie:
  - 20 kursów w każdy z dni od poniedziałku do piątku,
  - 17 kursów w soboty,
  - 16 kursów w niedziele i święta,
- PPKS Słupsk na odcinku między Sierakowicami i Kamienicą Królewską wykonywało:
  - 19 kursów w każdy z dni między poniedziałkiem i piątkiem,
  - 11 kursów w soboty,
  - 10 kursów w niedziele i święta,
- PT-H-U „EUROTRANS" na odcinku Kartuzy-Garcz wykonywało:
  - 16 kursów w każdy z dni od poniedziałku do piątku,
  - 8 kursów w soboty.

Wg stanu na dzień 25 czerwca 2006r. usługi transportu osób na całej długości linii Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino świadczyły, oprócz stron postępowania, także PPKS Bytów, PPKS Słupsk i DUNN-LINE Polska Spółka z o.o. z siedzibą w Gdyni (dawniej PPKS Gdynia), które wykonywały łącznie:

- 18 kursów w dni od poniedziałku do piątku,
- 15 kursów w soboty,
- 15 kursów w niedziele i święta,

natomiast na odcinku Sierakowice-Kamienica Królewska także PPKS Słupsk wykonując:

- 14 kursów w każdy z dni od poniedziałku do piątku,
- 7 kursów w soboty,
- 6 kursów w niedziele i święta.

Jak wynika z oświadczenia PT-H-U „EUROTRANS", przewoźnik ten zaprzestał w roku 2006 działalności transportowej.

MAJĄC NA WZGLĘDZIE ZGROMADZONY W SPRAWIE MATERIAŁ DOWODOWY, PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE.

4. **PRZEDMIOT POSTĘPOWANIA ANTYMONOPOLOWEGO**.

Przedmiotem postępowania jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego działania PKS G, polegające, zdaniem PA „G", na „*wybiórczym*", tj. ograniczonym tylko do tych tras, które skarżony obsługuje wspólnie z wnioskodawcą (tu: do linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino), stosowaniu „*promocyjnych cen biletów*", i zmierzające do „*wyeliminowania [PA „G"] z rynku i powrotu do uprzednio stosowanych cen*", wyczerpują znamiona praktyki ograniczającej konkurencję, zakazanej z mocy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […].

5. **NARUSZENIE INTERESU PUBLICZNEGO**.

Mając na względzie treść przepisu art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie […], stanowiącego, iż określa ona „*warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowania w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów*", organ antymonopolowy rozważył, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań PKS G z hipotezą art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale także, co dla rozstrzygnięcia przedmiotowego sporu istotne, interes publiczny.

Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt I CKN 1217/98, „*ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny […] jej celem jest służenie interesom publicznym. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji. Nie odnosi się do ochrony roszczeń indywidualnych*"; z publicznoprawnego charakteru ustawy o ochronie […] wynika zatem, iż, co do zasady, znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem i niezakłóconym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie – jako zagrażające bądź naruszające konkurencję należy uznać jedynie takie zachowania przedsiębiorców, które dotykają sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmom gospodarowania.[2]

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania odbywające się w sferze pozyskiwania nabywców zainteresowanych świadczonymi przez nie usługami przewozu osób na linii komunikacyjnej Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, ujawniające się przede wszystkim w sferze pobieranych opłat, wywołuje lub może wywoływać

[2] W pewnych okolicznościach nawet naruszeniu interesu indywidualnego może być przypisany wymiar publicznoprawny; taka sytuacja ma miejsce wtedy, gdy, jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 lutego 2004r., sygn. akt III SK 2/04, „*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 wywoływać zakazane skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*."

znaczące skutki, w tym negatywne, zarówno dla stanu i struktury rynku właściwego (ilości podmiotów działających na rynku, ich wzajemnej pozycji konkurencyjnej), jak i, w konsekwencji, dla szerokiego kręgu konsumentów (tu: pasażerów), dla których akceptowalna wysokość ceny i swoboda przemieszczania się w określonych relacjach transportowych stanowią te kryteria wyboru, od spełnienia których znacząco uzależniają korzystanie lub rezygnację z oferty określonego przewoźnika.

Zważywszy na wskazane wyżej okoliczności organ antymonopolowy uznaje, iż spełniona jest przesłanka, wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie […], uzasadniająca postawienie skarżonemu zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 1 tej ustawy.

6. **RYNEK WŁAŚCIWY**.

Realizacja postulatu zapewnienia poprawności metodologicznej rozstrzygnięcia wymaga od Prezesa Urzędu, aby działania PKS G, kwestionowane przez PA „G", były rozpatrywane nie tylko w kontekście tzw. rynku właściwego, określonego w art. 4 ust. 8 ustawy, jako „*rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji*" , ale i pod kątem ewentualnego nadużycia przez niego pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 ust. 9 ustawy, „*pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%*".

Z powołanej definicji rynku właściwego wynika wprost, iż jego delimitacja powinna uwzględniać co najmniej dwa składniki, tj. przedmiotowy, wskazujący na towar lub usługę „*uznawane przez […] nabywców za substytuty*", oraz przestrzenny, identyfikujący obszar, na którym, w odniesieniu do danego towaru lub usługi, „*panują zbliżone warunku konkurencji*"; w niektórych stanach faktycznych, związanych np. z okresowością wytwarzania produktu lub świadczenia usługi bądź ze zmienną w czasie dynamiką procesów rynkowych, istotnymi przeobrażeniami mechanizmu i instrumentów konkurencji, niezbędne staje się, ponadto, uwzględnienie składnika czasowego.

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (przedmiotu, terytorium, przedziału czasowego obejmującego jego charakterystyczne i wyróżnione stany) powinno, w każdym wypadku, towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej jego segmentacji, albowiem w przeciwnym razie mogłyby zaistnieć trudności w znalezieniu przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie […], mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby, w istocie, rację bytu ze szkodą zarówno dla konsumentów, jak i dla konkurentów.

Takie stanowisko znajduje uzasadnienie tak w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. m.in. wyroki z dnia 18 grudnia 1990r., sygn. akt XVII Amr 7/90; z dnia 4 października 1993r., sygn. akt XVII Amr 29/93; z dnia 31 maja 1995r., sygn. akt XVII Amr 9/95), jak i w judykaturze Unii Europejskiej

(por. Gronowski S., Ustawa antymonopolowa. Komentarz, Warszawa 1996, s. 75). Równocześnie, korzystanie z tej dyrektywy powinno być jednak na tyle rozważne i wyważone, by nie dopuścić do sytuacji, w której rynek właściwy obejmowałby, po delimitacji, wyłącznie towar (usługę) jednego rodzaju, wytwarzane (świadczone) przez jednego producenta (usługodawcę), bowiem, jak podnosi się w piśmiennictwie, „*w rzeczywistości nie chodzi jednak o wyodrębnienie możliwie wąsko zakreślonych rynków, lecz o wyznaczenie tego jednego, właściwego w prowadzonej sprawie*".[3]

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art. 4 ust. 8 ustawy o ochronie […], Prezes Urzędu uznaje, iż element produktowy rynku właściwego konstytuują w niniejszej sprawie usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych (normalnych i ulgowych), natomiast Element przestrzenny tego rynku obszary „*ciążące*", ze względu na rzeczywistych i potencjalnych nabywców tych usług, do linii komunikacyjnej Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, na której uczestnicy postępowania rywalizują ze sobą o pozyskanie jak największej ilości pasażerów zainteresowanych ich ofertami.[4]

Określając składnik terytorialny rynku właściwego jak wyżej, organ antymonopolowy dokonał takiej delimitacji, albowiem:

- za istotną przesłankę definiowania rynku jako linii komunikacyjnej uznaje wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na potencjalnych przewoźników m.in. obowiązek uzyskania, przed rozpoczęciem wykonywania przewozów regularnych w transporcie drogowym osób, m.in. zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 ze zmianami), określającego, jak to wynika z art. 21 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, „*schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną [podkr. Prezesa Urzędu] i przystankami*";
- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego postrzega linię komunikacyjną jako „*najwęższy segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi i w odniesieniu do którego*

[3] Skoczny T., Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81.

[4] Prezes Urzędu, definiując rynek właściwy w aspekcie geograficznym wziął pod uwagę: *po pierwsze*, treść zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, jakiego Starosta Kartuski udzielił skarżącemu w dniu 4 stycznia 2005r., z którego to zezwolenia wynika wprost, iż przedsiębiorca ten jest uprawniony do prowadzenia działalności transportowej „*w ramach linii regularnej Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska-Gowidlino przez Kartuzy Dworzec, Kartuzy Wzg. Wolności, Łapalice I, Łapalice II, Garcz, Kożyczkowo, Cieszenie, Miechucino, Miechucino Kościół, Glinne, Mojusz, Wygoda, Sierakowice Rynek, Migi, Pałubice, Kamienica Królewska, Puzdrowo II, Puzdrowo, Kawelki, Gowidlino*", tj. linii [4] (w nomenklaturze PA „G"); *po* drugie, nie bez znaczenia była również i ta okoliczność, że aczkolwiek wnioskodawca wskazywał w trakcie postępowania na formalne istnienie dwóch odrębnych relacji, tj. Kartuzy-…-Kamienica Królewska i Kartuzy-…-Gowidlino, to, jak wynika z materiału dowodowego zebranego w sprawie oraz z pisma z dnia 27 listopada 2006r., *de facto* nie prowadzi „*odrębnej statystyki dla relacji Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska i Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino w odniesieniu do linii nr. 4*"; *po trzecie*, współbieżność linii obsługiwanej przez PA „G" z relacjami, na których usługi świadczy PKS G (por. tablicę 5).

można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych", a to dzięki występowaniu na nim dających się jednoznacznie identyfikować „*stosunków wymiany pomiędzy przewoźnikami a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych*"[5], podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar, na którym wykonywane są przewozy, „*brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników*", bowiem „*mogą oni […] 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*"[6];

- z punktu widzenia potencjalnego nabywcy (konsumenta) usługi przewozowej zamierzającego zrealizować określoną potrzebę transportową związaną z przemieszczeniem się pomiędzy dwoma wybranymi punktami przestrzeni nie istnieje żaden rzeczywisty substytut tego przemieszczenia,
- przyjęte podejście znajduje uzasadnienie nie tylko w ugruntowanym już orzecznictwie Prezesa Urzędu (por. m.in. decyzję nr RKT.24/2001 z dnia 6 lipca 2001r., decyzję nr RBG.35/2002 z dnia 2 grudnia 2002r., decyzję nr RKR.29/2002 z dnia 19 grudnia 2002r., decyzję nr RKT.63/2002 z dnia 31 grudnia 2002r., decyzję nr RWR.16/2004 z dnia 9 marca 2004r., decyzję nr RGD.33/2004 z dnia 24 grudnia 2004r., decyzję nr RPZ.37/2004 z dnia 30 grudnia 2004r., decyzję nr RWR.64/2005 z dnia 5 października 2005r. oraz decyzję nr RGD.46/2005 z dnia 30 grudnia 2005r.) i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. wyrok z dnia 17 lipca 2001r., sygn. akt XVII Ama 103/01, wyrok z dnia 28 stycznia 2004r., sygn. akt XVII Ama 10/03, wyrok z dnia 16 lutego 2005r., sygn. akt XVII Ama 40/04, oraz wyrok z dnia 9 października 2006r., sygn. akt XVII Am 29/05), ale także Sądu Apelacyjnego w Warszawie, który, rozpatrując apelację od wyroku Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, stanowiska zajętego w przedmiocie sposobu określenia rynku właściwego nie kwestionował (por. wyrok z dnia 28 grudnia 2005r., sygn. akt VI Ca 678.05).

7. POZYCJA PKS G NA RYNKU WŁAŚCIWYM.

7.1. Analizy prowadzone w przedmiocie kwantytatywnej identyfikacji pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez przewoźnika na danym rynku transportowym (linii komunikacyjnej) opierają się zazwyczaj na wskazaniach grupy indykatorów obejmującej:

- ilość realizowanych kursów,
- ilość przewiezionych pasażerów lub sprzedanych biletów (jednorazowych, miesięcznych),
- potencjał przewozowy.

[5] Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

[6] Metodologia badań rynkowych …, s. 10.

Zważywszy na dostępność, kompletność i stopień komparatywności danych statystycznych opisujących w niniejszej sprawie rynek właściwy, organ antymonopolowy przyjął, iż podstawą ustalenia udziału PKS G w regularnych przewozach osób na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino będzie porównanie, *w pierwszej kolejności*, ilości kursów wykonywanych na niej przez skarżonego przedsiębiorcę i pozostałych uczestników tego rynku, oraz, *w drugiej kolejności*, ilości tych osób, które, korzystając z usług każdego z konkurentów, odbyły podróż w ww. relacji.

Równocześnie, za właściwe Prezes Urzędu uznał odstąpienie od wnioskowania o pozycji konkurencyjnej PKS G na podstawie zdolności przewozowej tego przedsiębiorcy. Najpierw dlatego, że podziela pogląd wyrażany w piśmiennictwie, zgodnie z którym dla takiej oceny „*potencjał przewozowy […] ma znaczenie drugorzędne*", albowiem „*może odnosić się przede wszystkim do analizy zasobów wewnętrznych przedsiębiorstwa i efektywności prowadzonej działalności*"[7], następnie dlatego, że, również jego zdaniem, „*dysponowanie określonym potencjałem […] nie gwarantuje uzyskania (zachowania, zwiększenia) pozycji i siły rynkowej przedsiębiorstwa*"[8], w końcu i z tego powodu, że warunkiem aplikacji tego wskaźnika jest jednoznaczność przyporządkowania środków transportu do określonej trasy, co stosunkowo rzadko ma miejsce w wypadku przedsiębiorców obsługujących wiele rozłącznych linii komunikacyjnych (i nie ma miejsca w odniesieniu do skarżonego).

Organ antymonopolowy, wykorzystując pierwszy z indykatorów, wziął pod uwagę fakt, iż jego wskazania mogą być, i najczęściej są, odmienne nie tylko w zależności od tego, czy odnoszą się do pełnej relacji transportowej, czy tylko do jej części składowych, ale także w zależności od dnia tygodnia, w którym przewozy są realizowane (od poniedziałku do piątku, w soboty, w niedziele i święta) oraz momentu czasowego, dla którego ustalono ilość wykonywanych kursów; rezultaty obliczeń przeprowadzonych dla całości rynku właściwego i tych jego uczestników, którzy proponują potencjalnym pasażerom ofertę obejmującą bezpośrednie połączenia między Kartuzami i Kamienicą Królewską/Gowidlinem, zamieszczono w tablicy 12, natomiast wyniki rachunków cząstkowych odnoszących się do odcinków Kartuzy-Garcz, Garcz-Sierakowice, Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino oraz tych uczestników, którzy świadczą usługi zarówno na całej linii, jak i jej częściach, przedstawiono w tablicach 13-15.

Tablica 12

PRZEWOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) NA CAŁOŚCI LINII KARTUZY-SIERAKOWICE-KAMIENICA KRÓLEWSKA/GOWIDLINO							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	ILOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na dzień 9 maja 2005r.**								
PKS G	141	**32,5**	25	**34,2**	11	**22,9**	5	**23,8**
PA „G"	160	**36,9**	28	**38,4**	20	**41,7**	0	**0,0**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	133	**30,6**	20	**27,4**	17	**35,4**	16	**76,2**
Ogółem	434	**100,0**	73	**100,0**	48	**100,0**	21	**100,0**

[7] Metodologia badań rynkowych …, s. 14.

[8] Tamże.

wg stanu na dzień 31 sierpnia 2006r.***								
PKS G	134	**32,4**	24	**34,3**	9	**20,5**	5	**25,0**
PA „G"	160	**38,6**	28	**40,0**	20	**45,5**	0	**0,0**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	120	**29,0**	18	**25,7**	15	**34,0**	15	**75,0**
Ogółem	414	**100,0**	70	**100,0**	44	**100,0**	20	**100,0**

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące PKS G wg stanu na dzień 31 marca 2005r., dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia wg stanu na dzień 14 marca 2005r.

*** – dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia (po zmianach własnościowych – DUNN-LINE Polska) wg stanu na dzień 25 czerwca 2006r.

Tablica 13

PRZEWOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) NA ODCINKU KARTUZY-GARCZ							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	ILOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na dzień 9 maja 2005r.**								
PKS G	494	**53,5**	86	**55,1**	38	**42,7**	26	**48,2**
PA „G"	208	**22,5**	34	**21,8**	26	**29,2**	12	**22,2**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	133	**14,4**	20	**12,8**	17	**19,1**	16	**29,6**
PT-H-U „EURO-TRANS"	88	**9,6**	16	**10,3**	8	**9,0**	0	**0,0**
Ogółem	923	**100,0**	156	**100,0**	89	**100,0**	54	**100,0**
wg stanu na dzień 31 lipca 2006.***								
PKS G	466	**57,6**	81	**59,6**	35	**46,1**	26	**49,1**
PA „G"	223	**27,6**	37	**27,2**	26	**34,2**	12	**22,6**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	120	**14,8**	18	**13,2**	15	**19,7**	15	**28,3**
Ogółem	809	**100,0**	136	**100,0**	76	**100,0**	53	**100,0**

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące PKS G wg stanu na dzień 31 marca 2005r., dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia i PT-H-U „EUROTRANS" wg stanu na dzień 14 marca 2005r.

*** – dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia (po zmianach własnościowych – DUNN-LINE Polska) wg stanu na dzień 25 czerwca 2006r.

Tablica 14

PRZEWOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) NA ODCINKU GARCZ-SIERAKOWICE							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	ILOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na dzień 9 maja 2005r.**								
PKS G	323	**48,6**	58	**51,8**	21	**32,8**	12	**30,0**
PA „G"	208	**31,3**	34	**30,3**	26	**40,6**	12	**30,0**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	133	**20,1**	20	**17,9**	17	**26,6**	16	**40,0**
Ogółem	664	**100,0**	112	**100,0**	64	**100,0**	40	**100,0**
wg stanu na dzień 31 lipca 2006.***								
PKS G	278	**44,8**	50	**47,6**	17	**29,3**	11	**28,9**
PA „G"	223	**35,9**	37	**35,2**	26	**44,8**	12	**31,6**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	120	**19,3**	18	**17,1**	15	**25,9**	15	**39,5**
Ogółem	621	**100,0**	105	**100,0**	58	**100,0**	38	**100,0**

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące PKS G wg stanu na dzień 31 marca 2005r., dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia wg stanu na dzień 14 marca 2005r.

*** – dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia (po zmianach własnościowych – DUNN-LINE Polska) wg stanu na dzień 25 czerwca 2006r.

Tablica 15

PRZEWOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) NA ODCINKU SIERAKOWICE-KAMIENICA KRÓLEWSKA/GOWIDLINO							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	ILOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na dzień 9 maja 2005r.**								
PKS G	141	**25,6**	25	**27,2**	11	**18,6**	5	**16,1**
PA „G"	160	**29,1**	28	**30,4**	20	**33,9**	0	**0,0**
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	249	**45,3**	39	**42,4**	28	**47,5**	26	**83,9**
Ogółem	550	**100,0**	92	**100,0**	59	**100,0**	31	**100,0**
wg stanu na dzień 31 sierpnia 2006r.***								
PKS G	134	**27,0**	24	**28,6**	9	**17,6**	5	**19,2**
PA „G"	160	**32,2**	28	**33,3**	20	**39,2**	0	
PPKS Bytów, PPKS Słupsk, PPKS Gdynia	203	**40,8**	32	**38,1**	22	**43,2**	21	**80,8**
Ogółem	497	**100,0**	84	**100,0**	51	**100,0**	26	**100,0**

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące PKS G wg stanu na dzień 31 marca 2005r., dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia wg stanu na dzień 14 marca 2005r.

*** – dane dotyczące PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia (po zmianach własnościowych – DUNN-LINE Polska) wg stanu na dzień 25 czerwca 2006r.

Jak wynika z informacji zawartych w tablicach 12-15, o ile kursy realizowane przez PKS G stanowiły, w okresie od marca 2005r. do lipca 2006r., na całości linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, tj. na rynku właściwym w sprawie, nie więcej niż 32,5% łącznej ilości kursów wykonanych w ciągu tygodnia przez przewoźników obsługujących tę trasę (lub relacje, których ta trasa jest jedynie fragmentem), co w sposób oczywisty przeczy tezie o posiadaniu przez skarżonego przedsiębiorcę pozycji dominującej, o tyle kursy wykonywane przez niego na określonych fragmentach tej linii, tj. na odcinkach Kartuzy-Garcz i Garcz-Sierakowice, stanowią co najmniej, odpowiednio, 53,5 oraz 44,8% łącznej ilości kursów wykonanych w ciągu tygodnia przez przewoźników obsługujących te odcinki (aczkolwiek na odcinku Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino nie więcej niż 27,0%), co, z kolei, może przemawiać na rzecz uznania prawdziwości tej tezy.

W wypadku posługiwania się drugim z indykatorów, poprawna metodologicznie ocena pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez przewoźnika na rynku właściwym podobnym do tego, jak w niniejszym postępowaniu, jest o tyle utrudniona, o ile istniejące ograniczenia techniczno-organizacyjne uniemożliwiają jednoznaczne przyporządkowanie ilości przewiezionych osób (przynajmniej tych, które nabywały bilet jednorazowy) do określonego fragmentu linii komunikacyjnej, a jedynie do całości tej linii, skutkiem czego „*zamazaniu*" może ulec, i zapewne ulega, wielkość potoku pasażerskiego mająca stanowić podstawę wnioskowania w przedmiocie tej oceny (takie sytuacje występują zarówno wtedy, gdy rynek właściwy jest fragmentem trasy dłuższej niż on sam, jak i wtedy, gdy elementami rynku właściwego są odcinki tras jedynie w części współbieżnych z daną linią komunikacyjną), z tym, że zakres i skala „*zamazania*" rzeczy-

wistych relacji konkurencyjnych między przewoźnikami pozostają w ścisłym związku ze sposobem rozwiązania tej kwestii: przy ustalaniu wielkości przewozów na danej linii możliwe jest zarówno całkowite pominięcie osób, które odbyły na niej (bądź na jej części) podróż „*przypisaną*" do innej linii, jak i stosowanie różnych algorytmów przyporządkowujących te osoby, mniej lub bardziej dokładnie, do linii będącej przedmiotem analizy.

Poczynione uwagi znajdują zastosowanie również w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy zarówno z tej przyczyny, że przewozy objęte polem recepcji drugiego z indykatorów odbywają nie tylko się w ramach połączeń tożsamych z linią stanowiącą rynek właściwy, ale także w ramach połączeń wykraczających poza tę linię i tych, które są z nią współbieżne jedynie w części, jak i z tego powodu, że konsekwencją takiego stanu rzeczy jest konieczność wprowadzenia określonych założeń upraszczających (np. o istotności/nieistotności dla wnioskowania o pozycji stron określonego potoku pasażerskiego bądź o sposobie „*rozkładu*" pasażerów na całej trasie lub jej wyodrębnionych częściach).

Wziąwszy pod uwagę powyższe konstatacje, w przeprowadzonej analizie dotyczącej linii Kartuzy-Sierakowice-KamienicaKrólewska/Gowidlino:

- ograniczono pole recepcji drugiego z indykatorów do pasażerów korzystających z usług wyłącznie tych przewoźników, którzy potencjalnym klientom proponują bezpośrednie połączenia między Kartuzami i Kamienicą Królewska/Gowidlinem, nie uwzględniono natomiast (również ze względu na brak odpowiednich danych liczbowych) tych pasażerów, którzy odbywali podróż wybierając ofertę przewoźnika świadczącego usługi na linii jedynie w części współbieżnej z linią Kartuzy-Sierakowice-KamienicaKrólewska/Gowidlino, tj. pasażerów przewożonych przez PT-H-U „EUROTRANS",
- przyjęto upraszczające założenie o równomierności rozkładu ilości pasażerów na liniach obsługiwanych przez tych uczestników rynku, dla których linia jest jedynie fragmentem relacji wykraczających poza Kartuzy (w kierunku Gdańska) lub/i poza Kamienicę Królewską/Gowidlino, tj. dla PKS G (por. uwagę pod tablicą 7), PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia (DUNN-LINE Polska),
- dokonano wstępnego szacunku udziału pasażerów przewiezionych na linii przez PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia (DUNN-LINE Polska), na podstawie którego ustalono tę wielkość na poziomie 8-10% łącznej ilości osób, które skorzystały w badanym okresie z usług PKS G, PA „G" i ww. przedsiębiorców.

Udziały PKS G i PA „G" w przewozach wykonywanych na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, obliczone z uwzględnieniem wyżej poczynionych uproszczeń, przedstawiono w tablicy 16.

Tablica 16

Rok, miesiąc	**PKS G***	**PA „G"***
2005		
I		
…		
XII		
2006		
I		

…		
VII		
I-XII.2005	**58,2**	**31,8**
I-VII.2006	**59,7**	**30,3**

* – zestawienie sporządzono przy założeniu, że łączny średni udział w rynku właściwym PPKS Bytów, PPKS Słupsk i PPKS Gdynia (DUNN-LINE Polska) wynosił, w okresie od stycznia 2005r. do lipca 2006r., około 10%

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 270 z dnia 10 sierpnia 2005r., nr 394 z dnia 7 listopada 2005r., nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. oraz nr 308 z dnia 20 października 2006r. o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

Dane zawarte w tablicy 16 dowodzą, iż udział PKS G w rynku właściwym, mierzony ilością pasażerów przewiezionych na linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, odniesiony do udziału PA „G", charakteryzował się w poszczególnych miesiącach okresu styczeń 2005r. – lipiec 2006r. znaczną fluktuacją i wahał w granicach od 49,9 do 65,9%; równocześnie, uśrednienie wartości tego miernika wskazuje, zdaniem organu antymonopolowego, na trwałą i stabilną, w tym względzie, przewagę PKS G: o ile przeciętny udział skarżonego wyniósł dla okresu styczeń-grudzień 2005r. 58,2%, o tyle w okresie styczeń-lipiec 2006r. był nawet wyższy i osiągnął poziom 59,7%.

7.2. Zważywszy na wyniki analizy wartości przyjmowanych przez indykatory identyfikujące udziały stron postępowania oraz innych podmiotów w regularnych przewozach osób na całości bądź częściach linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, zważywszy na istotną asymetrię pomiędzy udziałami skarżonego oraz wnioskodawcy i pozostałych uczestników rynku właściwego, widoczną zwłaszcza w zakresie ilości przewiezionych pasażerów, organ antymonopolowy przyjmuje, iż przesłanki te w dostatecznym stopniu uzasadniają przypisanie PKS G pozycji, o której mowa w 4 ust. 9 ustawy o ochronie […], tj. pozycji dominującej, co, w konsekwencji, uzasadnia ocenę zachowań tego przewoźnika, kwestionowanych przez PA „G", pod kątem naruszenia przez nie zakazu art. 8 ust. 2 pkt 1 powołanej wyżej ustawy.

8. INNE PRZESŁANKI SPEŁNIENIA HIPOTEZY ART. 8 UST. 2 PKT 1 USTAWY O OCHRONIE […].

8.1. Posiadanie przez przedsiębiorcę pozycji dominującej nie stanowi, *per se*, naruszenia prawa; naruszenie prawa ma miejsce dopiero wtedy, gdy następuje takie wykorzystanie tej pozycji przez dominanta, które prowadzi bądź to do ograniczenia samodzielności innych uczestników rynku, bądź to do wymuszenia ich udziału w procesach gospodarczych temu rynkowi właściwych na zasadach narzuconych, z reguły mniej korzystnych niżby to wynikało z działania nieskrępowanych mechanizmów konkurencji.

8.2. Zgodnie z art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […] zakazane jest nadużywanie przez przedsiębiorcę dominującego zajmowanej przez niego pozycji wskutek bezpośredniego lub pośredniego narzucania nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów.

8.3. Rozstrzygnięcie, czy ceny stosowane na rynku właściwym przez dominanta, tj. PKS G, kwestionowane w niniejszym postępowaniu przez PA „G", wyczerpują znamiona „*nieuczciwości*", wymaga od Prezesa Urzędu zarówno odwołania się do dotychczasowego dorobku orzecznictwa krajowego i europejskiego, jak i piśmiennictwa przedmiotu.

Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że aczkolwiek przepis art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […] wprowadza kategorię „*cen nieuczciwych*" i wskazuje na ich egzemplifikację w postaci „*cen rażąco niskich*" i „*cen nadmiernie wygórowanych*", to nie tylko nie dostarcza żadnych sprawnych narzędzi dyskryminacji „*cen uczciwych*" i „*cen nieuczciwych*", ale także „*cen niskich*" i „*cen rażąco niskich*" oraz „*cen wygórowanych*" i „*cen nadmiernie wygórowanych*"; niedomoga ta, jak się wydaje, wynika w głównej mierze stąd, że w warunkach gospodarki rynkowej, w której, co do zasady, cena powinna być wypadkową procesów swobodnego równoważenia się popytu i podaży, trudno jest przypisać przedsiębiorcy narzucanie cen zarówno „*rażąco niskich*", jak i „*nadmiernie wygórowanych*", a to wskutek „*braku jednoznacznych, obiektywnych mierników poziomu ceny +właściwej+ czy ekwiwalentnej w rozumieniu kodeksu cywilnego.*"[9] Jeżeli tak, to rozstrzyganie o tym, czy określone warunki dotyczące sposobu ustalania cen i ich poziomu są „*uczciwe*" czy też „*nieuczciwe*", ma charakter ocenny i należy do orzecznictwa, które, jak dotąd, bądź to posługuje się w tej mierze samoistnymi kryteriami weryfikacyjnymi (komparatywnymi, kosztowymi, kosztowo-przychodowymi), o polu recepcji uzależnionym zarówno od tego, czy dana praktyka ograniczająca konkurencję jest przypisywana przedsiębiorcy dominującemu reprezentującemu stronę podażową, czy popytową rynku właściwego, jak i od tego, czy przedmiotem analizy miałyby być ceny „*rażąco niskie*" czy też „*nadmiernie wygórowane*", bądź to wykorzystuje, w sytuacjach, w których zastosowanie tych kryteriów nie jest możliwe, alternatywnie, heurystyki.

Mogłoby się, pozornie, wydawać, iż dowodem „*uczciwości/nieuczciwości*" cen pobieranych przez przedsiębiorcę dominującego funkcjonującego na wielu odrębnych rynkach (a w takiej sytuacji miałby się znajdować, z założenia, PKS G), jest to, że ceny te są na niektórych z nich niższe niż na pozostałych, że są ustalane „*wybiórczo*"; takie stanowisko byłoby jednak, co do zasady, poprawne jedynie wtedy, gdyby na przedsiębiorcy działającym na różnych terytorialnie, choć przedmiotowo tożsamych rynkach, konkurencyjnych i niekonkurencyjnych, ciążył obowiązek stosowania na każdym z nich cen jednolitych. Tymczasem, jak podniósł w jednym wyroków Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, „*podmiot o pozycji dominującej może w odniesieniu do towaru przynależącego do rynku lokalnego stosować różne ceny na poszczególnych rynkach lokalnych, bez narażenia się na zarzut podziału rynku według kryteriów terytorialnych lub nieuczciwego oddziaływania na kształtowanie się cen*" (por. wyrok z dnia 12 października 1994r., sygn. akt XVII Amr 30/94).

Ocena „*uczciwości/nieuczciwości*" cen nie może też abstrahować od tego, że ich redukcja, jako taka, nawet jeśli dokonuje jej przedsiębiorca dominujący, nie jest, co do zasady, niezgodna z przepisami ustawy o ochronie […], a to dlatego,

[9] Modzelewska-Wąchal E., Ustawa o ochronie Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz, Warszawa 2002, s. 101.

iż żaden podmiot funkcjonujący na określonym rynku, w tym także dominant, nie może być pozbawiony prawa do podejmowania działań dostosowawczych adekwatnych do zmieniających się warunków konkurencji na tym rynku, zwłaszcza wtedy, gdy pojawia się na nim nowy „*gracz*", i przynajmniej tak długo, jak długo działania adaptacyjne tego podmiotu nie noszą znamion praktyki ograniczającej konkurencję.

Jeżeli zatem przedsiębiorca prowadzi w odniesieniu do różnych rynków lokalnych aktywną, zróżnicowaną („*wybiórczą*") politykę cenową, jeżeli elementem tej polityki są „*odpowiedzi*" na „*wyzwania*" w postaci zmieniających się warunków współzawodnictwa na części z tych rynków, to okoliczności te, same w sobie, nie stanowią jeszcze dostatecznych przesłanek pozwalających na uznanie cen przez niego proponowanych, niższych na rynkach konkurencyjnych, wyższych na rynkach niekonkurencyjnych, za „*nieuczciwe*"; byłoby tak dopiero wtedy, gdyby organ antymonopolowy uznał, iż ceny te przekraczają granice „*adekwatności odpowiedzi w stosunku do siły wyzwania*", wskutek czego przekraczają zakaz wynikający z przepisu art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […].

Jednym z pomocnych, acz niesamoistnych narzędzi służących separacji cen „*uczciwych*" i „*nieuczciwych*" w stanach faktycznych podobnych, jak w niniejszym postępowaniu, może być, oparty o kryterium kosztowo-cenowe, test, który zaproponowali Ph. Areeda i D.F. Turner.[10] Zgodnie z koncepcją tych autorów, ceną legalną, „*uczciwą*", jest nie tylko cena wyższa od średniego jednostkowego kosztu całkowitego, ale i cena nie niższa od średniego jednostkowego kosztu zmiennego; równocześnie, cena niższa od średniego jednostkowego kosztu zmiennego jest przypuszczalnie ceną „*nieuczciwą*", „*rażąco niską*", „*drapieżną*", i przez to – nielegalną.[11]

Kryterium to, w nieco zmodyfikowanej wersji, znajduje zastosowanie także w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, zdaniem którego:[12]

- ceny niższe od średniego jednostkowego kosztu zmiennego są w każdym wypadku przejawem nadużycia pozycji dominującej, ponieważ przedsiębiorca ją posiadający, stosując je, nie może odnieść z takiego zachowania, zważywszy na straty, które są w wypadku tego rodzaju cen generowane przez całość kosztów stałych oraz część kosztów zmiennych przypadających na jednostkę produkcji, żadnej innej korzyści poza tą, że zmusiwszy konkurenta do opuszczenia rynku, wróci do stanu sprzed jego wejścia,
- ceny wyższe od średniego jednostkowego kosztu zmiennego lecz niższe od średniego jednostkowego kosztu całkowitego mogą być uznane za przejaw nadużycia pozycji dominującej, ale tylko wtedy, gdy zostanie wykazane, iż są one narzędziem szerszego planu mającego na celu eliminację

[10] Por. Jurczyk Z., Wybrane zagadnienia polityki konkurencji, Warszawa 2004, s. 9-10.

[11] Tamże, s. 10.

[12] Por. wyrok z dnia 3 lipca 1991r. w sprawie C-62/86: AKZO Chemie BV vs. Commission of the European Communities, European Court reports 1991 Page I-03359; wyrok z dnia 14 listopada 1996r. w sprawie C-333/94P: Tetra Pak International SA vs. Commision of the European Communities, European Court reports 996 Page I-05951; por. też: Lowe Ph., EU Competition Practice on Predatory Pricing, Introductory address to the Seminar „Pros and Cons of Low Prices", Stockholm, 2003, http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp2003_066_en.pdf; Jurczyk Z., Wybrane zagadnienia …, s. 10.

konkurenta.

Specyfika techniczno-organizacyjna działalności transportowej powoduje, iż bezpośrednia aplikacja tego instrumentu do analizy „*uczciwości/nieuczciwości*" cen pobieranych przez skarżonego przedsiębiorcę nie jest możliwa. Dzieje się tak dlatego, że usługi przez niego świadczone, zaspokajając odmienne potrzeby przewozowe (przejazdy okazjonalne w dni powszednie, w niedziele i święta, przejazdy powtarzalne – do pracy i szkoły), są w sposób zróżnicowany „*wyceniane*" w taryfie (ceny biletów jednorazowych i miesięcznych, normalnych i ulgowych), a wskutek tego porównanie każdej z tych „*wycen*" z kosztami przewoźnika nie znajduje żadnego uzasadnienia; porównaniem, odnoszącym się bądź to do poszczególnych linii komunikacyjnych z osobna, bądź to do całego przedsiębiorcy, można objąć dopiero sumę przychodów i odpowiadającą jej sumę kosztów (całkowitych, zmiennych) poniesionych na ich uzyskanie lub, po uwzględnieniu wykonanej pracy przewozowej, wielkość przychodu uzyskiwanego z 1 wozokilometra oraz wielkość poniesionych w związku z tym kosztów.

Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę przyjętą na użytek niniejszego postępowania definicję rynku właściwego, przeprowadził dla linii Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska/Gowidlino, dla okresu styczeń-czerwiec 2005r. i lipiec 2005r.-lipiec 2006r., na podstawie danych zawartych w tablicy 10, analizę wzajemnych relacji pomiędzy wielkością przychodu jednostkowego oraz kosztami jednostkowymi jego uzyskania (zmiennymi i całkowitymi) i stwierdził, iż w obu wymienionych wyżej przedziałach czasowych przychód jednostkowy uzyskiwany przez skarżonego przedsiębiorcę był wyższy od kosztu zmiennego, choć, równocześnie, niższy od kosztu całkowitego, co, w świetle zmodyfikowanej wersji testu Areeda'y-Turner'a, nie pozwala na jednoznaczną ocenę „*uczciwości/nieuczciwości*" opłat pobieranych przez PKS G, lecz wymaga, dodatkowo, rozstrzygnięcia, czy „*wybiórcze*", tj. ograniczone tylko do tras obsługiwanych równolegle przez skarżonego i wnioskodawcę, stosowanie „*taryfy promocyjnej*" nie jest jednym z narzędzi „*szerszego planu mającego na celu eliminację konkurenta*".

Zdaniem organu antymonopolowego, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy można wskazać przynajmniej kilka przesłanek takiej hipotezie przeczących. I tak:

- nie budzi wątpliwości to, że kwestionowane zachowania PKS G były, w pierwszym rzędzie, „*wyprzedzającą [bo udzieloną od dnia 1 stycznia 2005r.] odpowiedzią*" w stosunku do „*wyzwania*" w postaci wydłużenia przez PA „G", z dniem 12 stycznia 2005r., trasy dotychczas przez tego przewoźnika obsługiwanej, tj. Kartuzy-Sierakowice, o odcinki Sierakowice-Kamienica Królewska i Sierakowice-Gowidlino i zaoferowanie również na nich cen obowiązujących na odcinku Kartuzy-Sierakowice, istotnie odbiegających od cen dotychczas na tych odcinkach pobieranych przez skarżonego, tj. niższych, w zależności od długości trasy przejazdu, od 35,0 do 40,0% w odniesieniu do biletów jednorazowych oraz od 21,1 do 32,0% w odniesieniu do biletów miesięcznych,
- jest również poza sporem, iż niezależnie od tego, że ceny zaproponowane przez PKS G na odcinkach Sierakowice-Kamienica Królewska i Sierakowice-Gowidlino były niższe, w granicach od 27,3 do 37,5% dla biletów jednorazowych i od 5,3 do 18,4% dla biletów miesięcznych, od cen „*zwykłych*" pobieranych na trasach, na których skarżony nie spotykał się z żadną bądź istotną

konkurencją, to, jednocześnie, ich poziom był znacząco wyższy od cen PA „G": w granicach od 0,0 do 14,3% dla biletów jednorazowych i w granicach od 6,7 do 21,9% dla biletów miesięcznych,

- pomimo istotnej różnicy w cenach wprowadzonych przez PKS G do stosowania z dniem 1 stycznia 2005r., i tych stosowanych przez PA „G" (niezmienionych od rozpoczęcia przez tego przewoźnika działalności na linii), skarżony przedsiębiorca dokonał, z dniem 25 lipca 2005r., ich korekty w ten sposób, że ustalił nowe ceny „*promocyjne*" biletów jednorazowych wyższe nawet o 9,1%, a biletów miesięcznych wyższe nawet o 5,5% od cen „*promocyjnych*" dotychczas obowiązujących,
- z piśmiennictwa przedmiotu wynika wprost, że jedną z zasad racjonalnego kształtowania cen usług transportowych jest odnoszenie ich do kosztów bezpośrednich (zmiennych), bowiem dzięki temu „*przewoźnicy uzyskują możliwość elastycznego reagowania na zmiany popytu, zapewniając sobie lepsze wykorzystanie zdolności przewozowej i wyższe dochody niż przy systemie cen sztywnych opartym zawsze na kosztach całkowitych i zysku*", a jednym z podstawowych dezyderatów odnoszących się do polityki cenowej ten, zgodnie którym „*przewoźnik powinien dysponować pełną swobodą w kształtowaniu cen za przejazdy i powinien móc wykorzystywać ceny jako dwukierunkowy instrument oddziaływania na nabywców usług przewozowych i konkurentów*""[13]; wnioskując z zebranego w sprawie materiału dowodowego nie sposób stwierdzić, by skarżony przedsiębiorca, realizując powołany dezyderat, uchybił sformułowanej wyżej zasadzie racjonalności,
- działaniom PKS G związanym z konkurencją cenową brak jest, w końcu, tak charakterystycznego dla „*szerszego planu mającego na celu eliminację konkurenta [z rynku transportowego*" powiązania z innymi, pozacenowymi instrumentami realizacji podobnego zamiaru, w szczególności z samowolnymi zmianami w już obowiązującym rozkładzie jazdy bądź dążeniem do formalnego wprowadzenia do tego rozkładu dodatkowych kursów mających, niezależnie od możliwego w takiej sytuacji spadku ekonomicznej efektywności działania skarżonego przedsiębiorcy, ograniczyć atrakcyjność oferty przewozowej PA „G".

Jeżeli zatem:

- ceny ustalone dla trasy odpowiadającej rynkowi właściwemu w sprawie, zawarte w spornej między stronami „*taryfie promocyjnej*", pomimo tego, że odmienne (niższe) od cen stosowanych przez PKS G na innych rynkach lokalnych (tych, na których przedsiębiorca nie spotyka się z żadną bądź istotną konkurencją), były i są jednak wyższe niż ceny wnioskodawcy,
- pobieranie tych cen zapewnia skarżonemu pokrycie w całości kosztów zmiennych i przynajmniej pewnej części kosztów stałych świadczonych usług (co stanowi realizację jednego z zasadniczych postulatów dotyczących kształtowania cen, formułowanych na gruncie ekonomiki transportu, ale także podstawowego wymogu „*legalności*" cen wynikającego z testu Areeda'y-Turner'a oraz jego zmodyfikowanej wersji stosowanej w orzecznictwie Europejskiego

[13] Metodologia badań rynkowych …, s. 17.

Trybunału Sprawiedliwości),

- przyjęta przez PKS G strategia rywalizacji nie zawiera elementów wskazujących na dążenie do eliminacji z rynku właściwego innych przedsiębiorców (w szczególności PA „G"),

to nie sposób uznać zaskarżonych przez wnioskodawcę cen „*promocyjnych*" za „*nieuczciwe*", „*rażąco niskie*", „*nielegalne*", czyli takie, których stosowanie przez przedsiębiorcę dominującego jest zakazane z mocy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie […].

9. **ROZSTRZYGNIĘCIE.**

Mając na względzie ustalenia poczynione w punktach 7.2 oraz 8.3 niniejszej decyzji, Prezes Urzędu orzekł, jak w sentencji.

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 ze zmianą), w związku z art. 479^{28} § 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 Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku.

Z upoważnienia Prezesa UOKiK
Dyrektor Delegatury UOKiK w Gdańsku
Roman Jarząbek