



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
CEZARY BANASIŃSKI**

**Delegatura w Lublinie**  
**20-079 Lublin, ul. Dolna 3-go Maja 5**  
**Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,**  
**Fax (0-81) 532-08-26**  
**E-MAIL: [LUBLIN@UOKIK.GOV.PL](mailto:LUBLIN@UOKIK.GOV.PL)**

**RLU-411-11/04/MW**

**LUBLIN, DNIA 14 LISTOPADA 2006R.**

**DECYZJA RLU 30 /2006**

( Nie obejmuje informacji objętych klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” )

Stosownie do treści art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów ( Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 z późn. zm.) oraz § 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 poz. 172 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek M. N – przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w N

**działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów :**

na podstawie art. 11 ust.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 ze zm.) **nie stwierdza się stosowania przez Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w H** praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust.2 pkt. 6 ustawy cyt. wyżej, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich na trasie Hrubieszów – Nieledeń, poprzez pośrednie narzucaniu nieuczciwych cen biletów normalnych, jednorazowych na tej trasie.

**Uzasadnienie**

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęła skarga przedsiębiorców – prywatnych przewoźników prowadzących działalność, polegającą na świadczeniu usług w regularnej komunikacji pasażerskiej na Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w H – karta 1- 4 – zwane dalej PPKS. Przewoźnicy zarzucali PPKS wprowadzenie nieuzasadnionej obniżki cen biletów za przejazdy na trasach obsługiwanych wspólnie z prywatnymi przewoźnikami. W opinii przewoźników, działania takie nakierowane są na ograniczenie, a nawet

wyeliminowanie konkurencji na rynku. Skutkiem zastosowanej przez PPKS polityki cenowej jest znaczny spadek ilości sprzedawanych biletów przez prywatnych przedsiębiorców, co oznacza spadek ilości przewożonych pasażerów. W opinii skarżących, pasażerów tych przejął PPKS w H.

W sprawie zostało przeprowadzone postępowanie wyjaśniające, w wyniku którego Prezes Urzędu ustalił, że PPKS zastosował od dnia 1 kwietnia 2004 r. znaczne obniżki cen biletów, w szczególności na trasach obsługiwanych wspólnie z innymi przewoźnikami. I tak np. na trasie Hrubieszów – Nieledeń - Trzeszczany – 15 km obsługiwanej wspólnie z innymi przewoźnikami cena biletu PPKS wyniosła 2,80 zł, zaś na trasie Hrubieszów – Nieledeń- Zadębnice – 14 km cena biletu PKS wyniosła 3,70 zł.

Z pozyskanych informacji wynikało, że PPKS świadczy usługi przewozowe pasażerskie na 43 liniach, w tym na 10 trasach wykonuje usługi transportowe wspólnie z innymi przewoźnikami. Na siedmiu trasach, na których świadczy usługi razem z innymi przewoźnikami, poczynając od dnia 1 kwietnia 2004 r. obniżył ceny biletów od 36 % do 46 %. W toku postępowania wyjaśniającego organ antymonopolowy ustalił, że PPKS H na każdej z tych tras może mieć pozycję rynkową, która umożliwi mu stosowanie praktyk ograniczających konkurencję.

Jako, że z poczynionych przez Prezesa Urzędu ustaleń wynikało, że sprawa ma charakter antymonopolowy, Prezes Urzędu wszczął w dniu 12 sierpnia 2004 r. postępowanie administracyjne na wniosek przedsiębiorcy - M. N. o stwierdzenie stosowania przez PPKS w H praktyk, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich na trasie Hrubieszów – Nieledeń, poprzez pośrednie narzucanie rażąco niskich cen biletów jednorazowych, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów- karta 126-128.

Wnioskodawca w złożonym wniosku podał, że świadczy usługi regularnego przewozu pasażerów na trasie Hrubieszów – Nieledeń – karta 9-11. Na tak oznaczonej trasie, PPKS, w ocenie wnioskodawcy, posiada pozycję dominującą. Wnioskodawca wyjaśnił, że na skutek wprowadzonej przez PPKS obniżki cen biletów, był zmuszony od dnia 13.07.2004 r. obniżyć ceny biletów na trasie Hrubieszów – Nieledeń z kwoty 2,80 zł do kwoty 2 zł za przejazd normalny. Cena ta nie gwarantuje przychodu, a zapewnia jedynie przetrwanie drobnych przedsiębiorców.

Przedsiębiorca przedstawił dane z których wynika, że koszt jednego kursu (zakup paliwa, koszty remontów, amortyzacja, ZUS, koszty administracyjne) wynosi 9,63zł, średni przychód z jednego kursu ( przy cenie biletu 2,80 zł i założeniu 50 % obsady miejsc) wyniósł 19,60 zł. Przy cenie biletu 2 zł przychód z jednego kursu wynosi 14 zł.

W odpowiedzi na wszczęcie postępowania PPKS H wyjaśnił, że jest przedsiębiorstwem państwowym, którego organem założycielskim jest Wojewoda L. PPKS w ramach prowadzonej działalności gospodarczej świadczy usługi regularnego transportu osobowego na 43 trasach, w tym na 10 trasach wykonuje przewozy osobowe wspólnie z 24 innymi przewoźnikami. Trasa Hrubieszów – Nieledeń jest jedynie odcinkiem kursów wykonywanych przez PPKS.

Na takim odcinku trasy świadczą również usługi: PKS Ch, PKS Z oraz przedsiębiorca – M.N., przy czym przewoźnik ten wykonuje 20 przejazdów na tej trasie dziennie, PPKS w H 39 przejazdów, PKS w Z - 1 przejazd i PKS w C -1 przejazd.

Zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku, wyznaczonym jako trasa Hrubieszów – Nieledew jest, w opinii PPKS H, nieuzasadniony i nietrafiony, a to z tego tytułu, że PPKS H takiej pozycji nie posiada.

Zdaniem PPKS, nie można w żaden sposób porównywać przejazdów wykonywanych przez wnioskodawcę tego postępowania na trasie Hrubieszów – Nieledew, jako kursów ekspresowych, a więc tylko z dwoma przystankami tj. początkowym w H i końcowym w miejscowości Nieledew z kursami wykonywanymi przez PPKS z jedenastoma przystankami na trasach, na których Hrubieszów – Nieledew to tylko odcinki wyznaczonych tras. Należy przy tym zauważyć, że PPKS nie posiada żadnego samodzielnego kursu Hrubieszów – Nieledew, a przez Nieledew przebiegają tylko realizowane przez stronę 22 linie, których łączna długość wynosi 1 027 km na dobę. Natomiast odcinek do miejscowości Nieledew jako część tych linii wynosi łącznie 242 km na dobę. W świetle obowiązujących przepisów prawa ustanowionego znowelizowaną ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ( Dz.U.Nr 125 poz. 1371 z 200 2 Nr 25 poz. 253, Nr 89 poz. 804 ) PPKS H nie posiada wspólnych linii z przedsiębiorcą MN.. Zdaniem PPKS, M.N. prowadzi działalność gospodarczą w zakresie regularnych przewozów pasażerskich w oparciu o skoordynowany rozkład jazdy na komunikację ekspresową, polegającą na przewozie pasażerów z miejscowości Hrubieszów do miejscowości Nieledew bez prawa zatrzymywania się na przystankach pośrednich. Przewóz osób w oparciu o kursy ekspresowe – polega na bardzo szybkim przemieszczaniu się – odległość z Hrubieszowa do Nieledewi - 10 km powinna być pokonana w czasie 12 min. i wymaga specjalnego taboru, w związku z czym stosowane stawki w komunikacji ekspresowej są nieporównywalnie wyższe od stosowanych w komunikacji zwykłej. Zatem, porównanie kursów wykonywanych ekspresowo i kursów zwykłych nie ma uzasadnienia. Oczywiście jest, że pasażer mając do dyspozycji szybki, ekspresowy bus, który zawiezie go bezpośrednio do Nieledewi i znacznie wolniejszy wielomiejscowy autobus wybierze kurs busem, tym bardziej, że kursy te odjeżdżają w tym samym lub podobnym czasie. Podobnie bezzasadne jest porównywanie cen biletów ekspresowych z biletami normalnymi.

PPKS stwierdził, że nie można ustalać pozycji przewoźnika na rynku na podstawie posiadanego potencjału przewozowego. Potwierdził przy tym, że jego potencjał przewozowy jest daleko wyższy od wnioskodawcy, ale stopień jego wykorzystania jest niewielki. Z analizy zapisów kas fiskalnych wynika, że na trasie Hrubieszów – Nieledew, 9 kursów geograficznie najbardziej zbliżonych do linii wnioskodawcy PPKS przewiózł za ostatnie 6 miesięcy tylko 1246 pasażerów z biletami jednorazowymi i miesięcznymi.

„Atut posiadania autobusów wielomiejscowych (28-54 miejsc) nie jest atutem przy nikłej frekwencji podróży, a przy kosztach eksploatacji znacznie wyższych autobusów niż busów jest ewidentnym obciążeniem. Nadto PPKS w H obciążają dodatkowe koszty, których nie ponosi np., wnioskodawca, a mianowicie koszt utrzymania dworca” – twierdzi PPKS.

Fakt wprowadzenia przez PPKS w H z dniem 1 kwietnia 2004 r. promocyjnych cen biletów normalnych jest bezsporny. Jednak nowe ceny biletów nie są cenami poniżej kosztów wytworzenia i świadczenia usług przewozów pasażerskich.

W piśmie z dnia 03.09.2004r. przewoźnik podał, że wykonuje 9 kursów po trasie pokrywającej się częściowo z linią Hrubieszów – Nieledew – karta 188. Wg rozkładów aktualnych na dzień 15.09.2004r. dziennie na odcinku Hrubieszów – Nieledew – Hrubieszów PPKS wykonuje 39 przejazdów. Za ostatnie 6 miesięcy 2004 r, przewiózł na 9 kursach geograficznie najbardziej zbliżonych do linii Pana N.

1246 pasażerów z biletami jednorazowymi i 321 osób z biletami miesięcznymi - karta 188 i 193. Średniomiesięczna potencjalna zdolność przewozowa przewoźnika na trasie Hrubieszów - Nieledew w roku 2004 wynosiła 24.100 pasażerów zaś na trasie Nieledew- Hrubieszów – 22 000 pasażerów.

Natomiast pismem z dnia 08.06.2006r. PPKS wyjaśnił, że :

- obsługuje 14 tras pokrywających się częściowo z odcinkiem Hrubieszów - Nieledew, - podał dane dotyczące ilości sprzedanych biletów jednorazowych w miesiącach: kwiecień, czerwiec, październik, grudzień 2004, kwiecień, czerwiec, październik 2005 oraz kwiecień 2006r. na wszystkich trasach pokrywających się z odcinkiem Hrubieszów- Nieledew, oraz dane dotyczące przychodu ze sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych jednocześnie wyjaśniając, że dane te uzyskał z analizy programów komputerowych dokumentujących ilość i wartość sprzedanych biletów;

- bilety miesięczne są ważne we wszystkie dni tygodnia, do kalkulacji ich ceny przyjmuje się 40 przejazdów miesięcznie;

- koszt jednostkowy 1 km w roku 2004 wyniósł 2,14 zł.

Przewoźnik podał kalkulację kosztu jednostkowego w zł na 1km w PPKS za rok 2004r. w której wyodrębnił następujące pozycje :

- I. Koszty zmienne .....1,49 zł/km
  1. Koszty paliw i olejów
  2. Koszty ogumienia
  3. Koszty napraw i obsługi taboru
  4. wynagrodzenia kierowców
  5. Narzuty na płace kierowców
  6. Koszty podróży służbowych kierowców
  7. Wyposażenie pojazdów
- II Koszty stałe.....0,65 zł/km
  1. Amortyzacja taboru
  2. Podatek od środków transportowych
  3. Opłaty drogowe
  4. Opłaty za zezwolenia
  5. Raty leasingowe
  6. Ubezpieczenia komunikacyjne
  7. Koszty wydziałowe
- III Koszty ogółem -----2,14
- IV Przebieg ogólny taboru .....4 788.810 km

Zatem koszt jednostkowy 1 km wyniósł w roku 2004 r. 2,14 zł. Jest to koszt netto będący ilorazem kosztów przewozów poniesionych przez PPKS ogółem w roku 2004 do przejechanych kilometrów w tym roku.

W roku 2005 wzrost kosztów jednostkowych wyniósł 9,3 % w stosunku do roku poprzedniego. Na wzroście tym zaważył przede wszystkim wzrost ceny paliw. Zatem cena jednostkowa w roku 2005 wyniosła 2.34 zł / km netto .

Wysokość przychodów PPKS za rok 2003 wyniosła xxxx zł , za rok 2004 – kwota przychodu to xxxxx zł , zaś w roku 2005 przychód wyniósł xxxxx zł.( informacje objęte klauzulą tajemnica przedsiębiorcy).

W toku postępowania, tj. w dniu 19 kwietnia 2005r. Prezes Urzędu na wniosek MN. Postanowieniem z dnia 19.04.2005r. ograniczył dostęp do materiału

dowodowego dla PPKS w zakresie informacji dotyczących dochodu osiągniętego przez wnioskodawcę w roku podatkowym 2004- PIT-36 stanowiących załącznik do pisma z dnia 01.04.2005 – karta 340- 341.

PPKS złożył w dniu 25.04.2005r. zażalenie na w/w Postanowienie do Sądu Okręgowego Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie.

W związku z powyższym Prezes Urzędu Postanowieniem z dnia 05.05.2005 zawiesił prowadzone postępowanie administracyjne do czasu rozstrzygnięcia sporu- karta 342.

W związku z oddaleniem przez Sąd Okręgowy Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie Postanowieniem z dnia 03.11.2005r. sygn. akt. XVII Amz 36/03 w/w zażalenia Postanowienie Prezesa UOKiK w przedmiocie ograniczenia prawa wglądu uprawomocniło się z dniem 18.11.2005r.

Prezes Urzędu Postanowieniem z dnia 28 lutego 2006r. podjął na nowo zawieszono postępowanie – karta 344-346.

Postanowieniem z dnia 30 października 2006r. Prezes Urzędu ograniczył z urzędu pozostałym stronom postępowania prawo wglądu do akt sprawy w zakresie :

- wysokości przychodu PPKS w H za rok 2003 – informacja zawarta w piśmie z dnia 03.09.2004r. – karta 193
- wysokości przychodu PPKS w H za rok 2004 – informacja zawarta w piśmie z dnia 25.02.2005r. – karta 310
- wysokości zysku netto PPKS w H za rok 2004 – informacja zawarta w piśmie z dnia 25.02.2005r. – karta 310
- wysokości przychodu PPKS w H za rok 2005 – informacja zawarta w piśmie z dnia 14.03.2006r. – karta 386

Wnioskodawca pismem z dnia 12.03.06 podał, że stosunki na trasie Hrubieszów – Nieledeń, jak i na innych trasach lokalnych na których jeżdżą prywatni przewoźnicy, pomimo upływu czasu, nie uległy zmianie. Koszty promocji ze strony PPKS w H uległy zmianie jedynie procentowo: na początku 45 %, obecnie 22% na bilecie nazywane jest „ulgą handlową”. Cena biletu PPKS na trasie Hrubieszów – Nieledeń-Trzeszczany -15 km, gdzie przewóz wykonywany jest busem, wynosi 2,80 zł , natomiast na trasie Hrubieszów- Nieledeń- Ządobce – 14 km, gdzie przewóz wykonywany jest autobusem, cena biletu wynosi 3,70 zł. PPKS wywiesił na dworcu informację, że na liniach, na których kursują busy, między innymi Hrubieszów-Nieledeń -Trzeszczany promocja wynosi 22%. Na innych trasach promocja nie jest stosowana.

Wnioskodawca uzupełnił materiał dowodowy, co do ilości sprzedanych biletów na trasie Hrubieszów – Nieledeń , stosowanego cennika i rozkładu jazdy.

W uzupełnieniu materiału dowodowego PPKS w H podał, że jego zdaniem stosunki konkurencyjne na trasie Hrubieszów- Nieledeń na przestrzeni roku 2005 uległy zmianie na niekorzyść PPKS, gdyż zrezygnował on w sumie z trzech kursów pokrywających się z tym odcinkiem. Nadto z dniem 01.03.2005 ograniczył czas funkcjonowania :

- kursu nr 101 do dni nauki szkolnej i niedziel ,
- kursu nr 67 – wyłącznie do soboty;
- kurs 98 – ograniczono funkcjonowanie w czasie wakacji szkolnych;
- kurs 106 ograniczono o soboty;

-kurs 112 ograniczono (wykluczenie soboty).

Natomiast wg PPKS, liczba kursów wykonywanych na tej trasie przez MN zwiększyła się z 8 do 10.

Ceny biletów PPKS na trasie Hrubieszów – Nieledeu wynosiły:

- od 01.11.2004r.-do 20.08.2005r.- 3,50 – a przy zastosowaniu 29 % promocji – 2,50zł;

- od 20.08.2005r. do chwili obecnej- 3,70- a przy zastosowaniu 22% promocji- 2,90 zł. Ceny biletu miesięcznego od 01.11.2004 do 31.08.2005r. wynosiła 117 zł na trasie Hrubieszów- Nieledeu – Hrubieszów i 128 zł na analogicznej trasie od 01.09.2005 do chwili obecnej.

PPKS uzupełnił informacje dotyczące ilości biletów normalnych, ulgowych i miesięcznych sprzedanych w roku 2004 i 2005 r. na w/w trasie w określonych miesiącach oraz odpowiadające im kwoty przychodu w zł. PPKS podał również, że zrezygnował z wysokiej 45 % promocji już pod koniec 2004r., gdyż prowadzone badania rynku wykazały, że nawet duży wzrost liczby przewożonych pasażerów nie gwarantował przychodu na zaplanowanym poziomie. Dlatego z końcem 2005r. PPKS powrócił do poziomu cen stosowanych przez wprowadzeniem promocji. Z tego powodu w ocenie PPKS, z dniem 01.11.2004r. przyczyna wszczęcia tego postępowania odpadła, przy czym nigdy stosowana promocja nie wyznaczała ceny poniżej kosztów zmiennych, zależnych od przebiegu. Promocje nie miały też na celu eliminowanie konkurencji, a jedynie powstrzymanie spadku przewożonych pasażerów, co następuje nieprzerwanie od końca lat 90-tych.

Pismem z dnia 12.06.2006r. strony zostały poinformowane o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

**Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania dowodowego ustalił następujący stan faktyczny:**

1. Trasa Hrubieszów - Nieledeu stanowi jedyny wspólny odcinek regularnej linii pasażerskiej obsługiwanej przez wnioskodawcę i 3 innych przewoźników lokalnych działających na podstawie aktualnych zezwoleń na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób oraz uzgodnionych rozkładów jazdy. Trasa Hrubieszów - Nieledeu I wg rozkładów jazdy ma długość 11 km i dla trzech przedsiębiorców: PPKS w H, PKS w Z i PPKS w Ch jest jedynie niewielkim odcinkiem dłuższych tras, zaś dla wnioskodawcy niniejszego postępowania MN, który kursuje na trasie Hrubieszów Nieledeu – Trzeszczany – 15 km , trasa ta wyznacza około 73 % obsługiwanego kursu.

Tabela Nr 1 - zawiera dane dotyczące ilości kursów dziennie wykonywanych na tej trasie przez każdego z przewoźników, ilości dziennie miejsc dla pasażerów, oraz stosowanych przez przewoźników cen biletów od daty wszczęcia postępowania.

Przewoźnik	Ilość przejazdów (tam i z powrotem)	Cena normalna w zł	Średniomies. ilość sprzedanych biletów w latach 2004-2006
------------	-------------------------------------	--------------------	---

	wykonywanych od			stosowana do						
	16.06.2002	15.06.2003.	20.06.2004.	13.07.04	01.11.04	04.10.05.	Po 04.05	04.	05.	06.
M.N	16	16	20	2,80	2,00	2,50	2,80	1172	1328	b.d.
PKS Z	22.04.2004			30.11.04.	31.08.05.	31.03.06.	Po 01.04.06.	04.	05.	06
	2			3,00	3,50	3,70	3,95	4	3	1,5
PKS C	od 23.10.01 do 31.11.04			15.08.04		31.11.04		04	05	06
	2			3,40 zł		3,60		11	-	-
PKS H	2004	2005/06		01.04.04.	08.06.04.	01.11.04.	20.05.05	04	05	06
	22	19		3,00 (1,60) *	3,50 (1,90) **	3,50 (2,40)***	3,70 (2,80) ****	207		

\* cena z 53 % promocją- karta 10, 57

\*\* cena z 54 % promocją- karta 56b,57

\* \*\* - cena z 29 % promocją – karta 386

\*\* \*\* - cena z 22% promocją – karta 386

I. PPKS w H jest przedsiębiorstwem państwowym, którego organem założycielskim jest Wojewoda Lubelski. Prowadzi działalność gospodarczą polegającą między innymi na świadczeniu usług przewozowych pasażerskich na terenie kraju, w tym na 43 liniach regularnych. PPKS świadczy usługi przewozowe wspólnie z innymi przewoźnikami na 10 liniach. :

Ceny za bilety obowiązują zgodnie ze stosowanym cennikiem. PPKS sprzedaje bilety normalne, bilety ulgowe oraz bilety miesięczne. Bilety jednorazowe sprzedawane są w środkach transportu.

Tabela Nr 2 zawiera zestawienie 10 tras na których PPKS świadczy usługi wspólnie z innymi przewoźnikami oraz informacje o skali zastosowanej promocji.

Tabela 2.

Linia	Przewoźnicy inni	Cena biletu PPKS w zł
-------	------------------	-----------------------

		Normalna	Promocyjna
1.Hrubieszów-Horodło op. Zosin	A.W, A.C Z.K, PKS Z	5,60	3,00
2.Hrubieszów – Horodło p.Kobło	J.G	4,20	2,30
3. Hrubieszów – Zamość	B.Sz,W.J, K.K, F.W, A.Ł, K.K, PKS Z	9,00	6,30
4. Hrubieszów – Nieledeu	M.N, PKS Ch , PKS Z	3,50	1,90
5.Hrubieszów – Kryłów	„Kraw – Bus”	4,20	2,30
6. Hrubieszów-Uchanie	I.S, H.B	4,90	2,70
7. Hrubieszów – Tomaszów	G.K, KPS T	11,00	bez promocji
8. Hrubieszów – Lublin	R.B,A.K,A.C,S.B, Z.K, PKS Ch	17,00	bez promocji
9.Hrubieszów – Przewodów	W.W , S	10,00 9,00	5,50 4,90
10.Hrubieszów Warszawa	A.N	40,00	bez promocji

Dowód : wyjaśnienia PKS – str. 56 b

PPKS w H z dniem 1 kwietnia 2004 r. wprowadził obniżkę cen biletów na w/w trasach obsługiwanych wspólnie z innymi przewoźnikami. Celem obniżki było pozyskanie pasażerów korzystających do tej pory z usług innych przewoźników lub innych środków lokomocji. Promocja została wprowadzona na 7 spośród 10 linii mających charakter konkurencyjny. Skala obniżek wynosiła od 30 % do 54% %. Porównując ceny biletów stosowane przez PPKS na różnych trasach zauważyć można, że obniżki zwane „promocjami” dotyczyły wyłącznie tras obsługiwanych przez PPKS wspólnie z innymi przewoźnikami, i tak po 1 kwietnia 2004r. cena biletu normalnego wg cennika na trasie o dł. 11-15 wyniosła 3,50 zł, przy czym na odcinku Hrubieszów –Nieledeu- 11 km cena promocyjna wyniosła 1,60 zł. Na trasie



Hrubieszów – Nieledeu – Zadębcze - 14 km, gdzie PKS nie spotyka się z konkurencją, bilet PPKS po 1 kwietnia 2004r. kosztował 3,50 zł.

W ten sposób przeprowadzono obniżkę również na trasie Hrubieszów - Nieledeu – Trzeszczany-15 km, gdzie na odcinku Hrubieszów- Nieledeu usługi świadczy 3 innych przewoźników: M.N , PKS Z i PKS Ch.

Ceny biletów normalnych i promocyjnych stosowanych przez PPKS i innych przewoźników na trasie Hrubieszów – Nieledeu po 1 kwietnia 2004 r. obrazują dane z Tabeli Nr 1.

PPKS w H nie posiada samodzielnego zezwolenia na kurs Hrubieszów – Nieledeu, a jedynie przez Nieledeu przebiega 15 kursów realizowanych przez przewoźnika.

Ilość przejazdów wykonywana dziennie w 2004r. przez środki komunikacji PPKS na odcinku Hrubieszów – Nieledeu na 15 obsługiwanych trasach była następująca:

Tabela 3

L.P.	Nr Linii	Linia	ilość przejazdów tam i z powrotem wg rozkładu z 2004r. na odcinku Hrubieszów – Nieledeu
1.	85048	Hrubieszów- Koratyna	5
2.	85048	Hrubieszów – Koratyna p. Bogucice	6
3.	85035	Hrubieszów- Hrubieszów p.Teratyń	3
4.	85008	Hrubieszów – Jarosławiec II	9
5.	85014	Hrubieszów – Wojśławice p.Grabowic	2
6.	85107	Hrubieszów – Krasnystaw	2
7.	85013	Hrubieszów – Grabowiec p.Ornatowice	5
8.	85015	Hrubieszów – Wojśławice II p.Bereść	10
9.	85015	Hrubieszów – Wojśławice p. Hołużno II	6
10.	85018	Hrubieszów – Zamość p.Grabowiec	5
11.	85022	Hrubieszów – Zamość	5
12.	85022	Hrubieszów – Zamość p.Janówka	4
13.	85031	Hrubieszów – Uchanie II	1
14.	85098	Hrubieszów - Drogojówka	1
15.	85099	Hrubieszów – Lublin	2
	Razem		66

Dowód : wyjaśnienia PPKS – karty od 391-404

Wskutek zastosowanej promocji PPKS wykazał za okres od kwietnia do lipca 2004r. na wybranych 10 trasach, która przebiegają przez Hrubieszów - Nieledeu wzrost liczby przewożonych na tej trasie pasażerów liczony w stosunku do ilości pasażerów przewożonych w miesiącu luty- marzec 2004r. o wielkości procentowej :

Trasa 1 – od 71,43 %- do 285,71% , średnio 185,71%

Trasa 2 - od 214,29%- do 621,43 %, średnio o 380,36 %

Trasa 3 - od 106,25% -d o 196,88%, średnio o 135.94 %

Trasa 4 – od 144,83%- do 343,1 %, średnio o 236,21 %

Trasa 5 – od 86,96%- do 130,43%, średnio o 102,83 %

Trasa 6 – od 23,75%-do 218,75% , średnio o 148,44 %  
 Trasa 7- od 168,75 % -do 406,25%, średnio o 259,38 %  
 Trasa 8 – od 92,5% - do 1432,5 % , średnio o 116,88 %  
 Trasa 9- od 85,67% - do 454,55%, średnio o 389,39 %  
 Trasa 10- od 173,02% - do 200% , średnio o 175,13 %

Dane : wyjaśnienia PPKS – karta 202 ,

Skalę promocji PKS na trasie Hrubieszów – Niele dew obrazuje Tabela 4 :

Data	Cena w zł normalna	Cena promocyjna w zł	Skala w %
Przed 1.04.2004	3,00	-	
Po 1.04.2004r. do 04.06.2004	3,00	1,60	53%
od 05.06.2004 do 01.11.2004	3,50	1,90	54 %%

od 01.11.2004 do 20.08.2005	3,50	2,50	29%
od 21 .08.2005r. i nadal	3,70	2,90	22%

Dane : wyliczenia UOKIK – wyjaśnienia PPKS – karta 406

PPKS zrezygnował z wysokiej ponad 50 % promocji na tej trasie pod koniec 2004r., uzasadniając to wynikami badań rynkowych, które wykazały, że wzrost ilości przewożonych pasażerów nie rekompensuje niskich przychodów w wyniku stosowanej promocji.

W ciągu 2005r. PPKS zrezygnował z trzech kursów na trasie Hrubieszów – Niele dew- Hrubieszów a ponadto zmniejszył ilość dni kursowania w roku na tej trasie ograniczając liczbę przejazdów do dni powszednich.

Dowód : karta 379

Z przedstawionej przez przewoźnika kalkulacji kosztu jednostkowego w zł na 1km w PPKS H za rok 2004r.wynika, że poziom kosztów zmiennych wyniósł 1,49 zł/km, kosztów stałych - 0,65 zł/km, zaś ogółem koszt jednostkowy 1 km wyniósł w roku 2004 r. 2,14 zł. Jest to koszt netto będący ilorazem kosztów przewozów poniesionych przez PPKS ogółem w roku 2004 do przejechanych kilometrów w tym roku.

Dowód : karta 315

W roku 2005 wzrost kosztów jednostkowych wyniósł 9,3 % w stosunku do roku poprzedniego i wyniósł 2.34 zł / km netto .

Dowód : karta 413

Przychód jednostkowy (zł /km) z biletów (jednorazowych, miesięcznych i dopłat) na trasie Hrubieszów – Nieledew w roku 2004r wyniósł:

Tabela Nr 5

Miesiąc	Hrubieszów Nieledew	Nieledew Hrubieszów	Średnio miesięcznie w zł/km
Styczeń	2,29	2,56	2,42
Luty	2,82	b. d.	2,82
Marzec	2,83	b. d.	2,83
Kwiecień	2,93	b.d.	2,93
Maj	2,53	b.d.	2,53
Czerwiec	2,47	b.d.	2,47
Lipiec	1,46	b.d.	1,46
Sierpień	1,73	1,92	1,82
Wrzesień	2,26	2,56	2,41
Październik	2,32	2,54	2,43
Listopad	2,47	2,75	2,61
grudzień	2,29	2,46	2,37
Średniorocznie			2,33

Dowód : karta 305

Kalkulacja ceny biletu na trasie Hrubieszów – Nieledew (w oparciu o koszty PPKS H i przychód z biletów uzyskany w grudniu 2004)

Tabela Nr 6

1. Odległość przewozu Hrubieszów – Nieledew	11 km
2. Koszt jednostkowy zł .km	2,14 zł /km
3. Koszt całkowity przejazdu 11 x 2,14	23,54 zł
4. koszt jednostkowy zmienny 1km-netto	1,49 zł/km
5. koszt przejazdu wg kosztów zmiennych	16,39 zł
6. ilość pasażerów wysiadających na Przystanku w Nieledewi	1654
7. ilość biletów miesięcznych sprzedanych na odcinku Hrubieszów – Nieledewi	74
8. ilość biletów miesięcznych sprzedanych do miejscowości za Nieledewią	183
9. ilość biletów miesięcznych sprzedanych do miejscowości przed Nieledewie	30
10. ilość pasażerokilometrów wykonanych na trasie - przejazdy jednorazowe - przejazdy miesięczne	18 194 66154
11. Ogólna ilość pasażerokilometrów	84348

12. miesięczna ilość kursów	486
13. miesięczna ilość wozokilometrów	5346 km
14. średnia ilość pasażerów przewożonych jednym kursem	15,8
15. cena jednego biletu w oparciu o koszty ogólne z VAT	1,59 zł
16. cena jednego biletu w oparciu o koszty zmienne z VAT	1,11zł

Dowód : karta 304

Analiza zysku PPKS w wybranych miesiącach 2004 i 2005r. na rynku właściwym

Tabela 7

Miesiąc Rok	Przychód ogółem	Koszty średnio miesięczne *	Zysk w zł
IV 2004	14 664,8		
VI 2004	12813, 3		
X 2004	17163,6		
XII 2004	13080,7		
Średnio 2004	14 430,6	11440,44	2990,16
IV 2005	16790,5		
VI 2005	13809,5		
X 2005	17079,7		
Średnio 2005	15893,2	12 504,4	3388,8

Dane dot. przychodu – karta 203

\* wyliczone jako iloczyn kosztu jednego przejazdu ( w roku 2004 - 23,54 zł ,w roku 2005 – 9,3 %x23,54 zł ) i średniomiesięcznej ilości kursów 486 (wyliczenia UOKiK)

Wysokość przychodów PPKS za rok 2003 wyniosła xxxx zł , za rok 2004 – kwota przychodu to xxxxx zł, zaś w roku 2005 przychód wyniósł xxxx zł. (informacje objęte klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy”).

Dowód : karta 193, 310, 386

II. Wnioskodawca MN. wykonuje regularny przewóz osób na linii Hrubieszów - Trzeszczany na podstawie zezwolenia Nr 0000003 z dnia 08.12.2003 r. oraz licencji Nr 0014286 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób oraz w oparciu o uzgodnione rozkład jazdy na trasie Hrubieszów – Trzeszczany. Rozkładem jazdy z dnia 15.06.2003r. obsługiwał 8 (16 tam i z powrotem) kursów expressowych z Hrubieszowa do Nielewicy.

Wnioskodawca do dnia 19.06.2004 r. wykonywał na trasie Hrubieszów – Nielewicy - 8 kursów dziennie. Od 20.06. 2004r. wykonuje przewozy z Hrubieszowa do Trzeszczan z 8 przystankami pośrednimi, (w tym również w Nielewicy), do Nielewicy z

6 przystankami pośrednimi w ilości 10 kursów dziennie (20 tam i z powrotem). Wszystkie 10 kursów to kursy normalne (nie są przyspieszone) i cenami biletów wykazanymi w Tabeli 8 :

karta 222-226.

Tabela 8 :

Trasa Hrubieszów – Nieledeu	05.06.03-10.07.04
Nieledeu –Zamłynie -	2 zł
- Obrowiec –	2 zł
- Osiedle Lipice	2zł
- Koszary –	2 zł
- Hrubieszów -	2,80
Hrubieszów – Koszary-	1 zł
- Osiedle Lipice	2 zł
- Obrowiec	2,20
- Zamłynie –	2, 20
- Nieledeu -	2,80
- Trzeszczany -	2, 80
Trzeszczany - Nieledeu –	2,00
- Zamłynie –	2,00
- Obrowiec –	2,00
- Osiedle Lipice –	2,50
- Koszary –	2,50
- Hrubieszów –	2,80

Dowód : karta 134,135

Po 19.06.2004r. na takiej samej trasie wykonywał 10 kursów i ten stan utrzymał się aż do zakończenia postępowania. Od lipca 2004r. obniżył cenę biletów na tej trasie z 2,80 zł do wszystkich przystanków do 2 złotych. Cena ta utrzymywała się do 1.11.2004r., kiedy to podwyższył cenę biletów do kwoty 2,50 zł. Następna podwyżka ustaliła z dniem 1.10.2005r. poziom cen biletów na pierwotnym poziomie 2,80 zł. Wnioskodawca posiada jeden środek transportu, zdolny jednorazowo przewieźć 13 pasażerów.

Przy 20 kursach dziennie (tam i z powrotem) jego potencjalna dzienna zdolność przewozowa wynosi 260 osób, zaś w rozliczeniu miesięcznym wg rozkładu jazdy z dnia 15.06. 2004 r. potencjalna zdolność przewozowa wynosi 7800 osób.

Dowód – karta 136,139

Na podstawie ilości paragonów z kasy fiskalnej ustalono, że średniomiesięczna liczba sprzedanych biletów wynosiła:

luty - lipiec 2003 r. – 1128 sztuk ,  
 luty - lipiec 2004 r. – 1172 sztuk ,  
 styczeń – grudzień 2005r.- 1328 sztuk

Dowód : karta 227

Przedsiębiorca nie sprzedaje biletów miesięcznych i ulgowych oraz nie otrzymuje dofinansowania do biletów.

Przychód J.N z prowadzonej działalności za rok 2004 r. wyniósł xxxxx zł (informacje objęte klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy”).

III i IV

Ponadto, na trasie Hrubieszów - Nieledew przewozy pasażerskie wykonuje PKS Sp. z o.o. w Ch oraz PKS Sp. z o.o. w Z.

Tabela Nr 9 zawiera analizę pozycji rynkowej wszystkich przewoźników obsługujących odcinek Hrubieszów – Nieledew

Przewoźnik	Średnioroczna wielkość przychodu na w/w odcinku w zł	Średniomiesięczna ilość przewiezionych pasażerów na w/w odcinku w osobach*			Udział w rynku ustalony na podstawie średniomies. wielkości przychodu	Udział w rynku ustalony na podstawie średniej ilości przewiezionych pasażerów w %	
		2004	2005	2006		2004	2005
M. N	2004 r. xxxx**	2004 1172	2005 1328	2006 b.d.	OO** - 2004	2004 12,5 %	2005 14%
PPKS H	Xxxx**-2004r. Xxxx**-2005r. Xxxx**- 2006r.	2004 2226 + 5960 = 8186	2005 1930+ 6200 = 8130	2006 1581 + 6400 = 7981		OO**2004	87%
PKS C	brak danych	2004 11			brak danych	0,1%	0,1%
PKS Z	brak danych	2004 4	2005 3		Brak danych	2004 0,04%	2005 0,03%

\*Średniomiesięczna ilość przewiezionych pasażerów ustalona została jako suma średnio- miesięcznej ilości sprzedanych biletów jednorazowych i średniomiesięcznej ilości pasażerów podróżujących na podstawie biletów miesięcznych = sprzedane biletów miesięcznych x 40, przy czym liczba 40 oznacza średnio miesięczną liczbę przejazdów na podstawie biletu miesięcznego

\*\*dane utajnione na wniosek przedsiębiorców

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

Przedmiotem niniejszego postępowania antymonopolowego jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego znajduje uzasadnienie zarzut stawiany PPKS w H nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym,

poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen biletów jednorazowych na trasie Hrubieszów – Nieledeń , a to wskutek:

- wprowadzenia z dniem 1 kwietnia 2004 r. do dnia 07.06.2004r. ceny promocyjnej biletu jednorazowego w wysokości 1,60 zł, od dnia 08.06.2004r. do dnia 01.11.2004r. ceny biletu jednorazowego 1,90 zł, zaś w okresie od 01.11.2004 - do 20.05.2005r. ceny biletu jednorazowego w wysokości 2,80zł.

- które to działania, zdaniem wnioskodawcy, miałyby wyczerpywać znamiona praktyk ograniczających konkurencję, zakazanych na mocy art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...).

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 w pierwszej kolejności, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań PPKS z dyspozycją art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...) istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale również interes publiczny.

Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt. I CKN 1217/98, z publicznoprawnego charakteru ustawy o ochronie (...) wynika, że znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem oraz niezakończonym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie - jako zagrażające lub naruszające konkurencję należy uznać jedynie takie zachowania przedsiębiorców, które dotyczą sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmom gospodarowania.

Zdaniem organu antymonopolowego, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania, realizowane m.in. za pomocą wysokości pobieranych na określonych liniach komunikacyjnych opłat, tj. parametru będącego jednym z istotnych instrumentów każdej strategii konkurencyjnej, wywołuje lub może wywołać znaczące, także negatywne skutki, zarówno dla struktury i stanu rynku właściwego, oraz siły interakcji konkurencyjnych pomiędzy nimi, jak i w konsekwencji, dla szerokiego kręgu konsumentów, tu pasażerów, dla których cena stanowi jedno z tych kryteriów wyboru, od których znacząco uzależniają korzystanie bądź rezygnację z usług tego lub innego przewoźnika.

Mając powyższe na względzie organ antymonopolowy uznał, iż w okolicznościach sprawy spełniona została przesłanka wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie (...) a mianowicie możliwość naruszenia działaniami przedsiębiorcy interesu publicznoprawnego.

Przedmiotem ochrony przepisów ustawy o ochronie (...) są stosunki konkurencyjne na rynku. Dlatego aby ocenić, czy doszło do stosowania praktyk naruszających konkurencję konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie w rozumieniu art. 4 pkt. 8 tej ustawy i ustalenie siły rynkowej uczestników tego rynku. Kwestionowane przez M. N zachowanie PPKS ocenić należy nie tylko w aspekcie „rynku właściwego” lecz również pod kątem ewentualnego nadużycia przez przedsiębiorcę pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie (...) „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 %”.

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

Z powołanej wyżej definicji wynika, że na rynek właściwy składa się co najmniej rynek produktowy, wskazujący na towar lub usługę „uznawane przez ich nabywców za substytuty” oraz rynek geograficzny, identyfikujący obszar, na którym, w odniesieniu do danego towaru lub usługi „panują zbliżone warunki konkurencji”.

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (produktowego, geograficznego) powinno w każdym przypadku towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej jego segmentacji, a to dlatego, że 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 uczestników tego rynku jak i dla konsumentów.

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. S.Gronowski, 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” (por.T. Skoczny, Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81).

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art.4 ust. 8 ustawy o ochronie (...) Prezes Urzędu uznaje, iż w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy składnik produktowy rynku właściwego konstytuują usługi świadczone przez przedsiębiorstwa transportowe, polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym – komunikacją zwykłą na podstawie biletów jednorazowych, normalnych.

Natomiast odnośnie określenia rynku geograficznego, to jego wyodrębnienie wyznacza wąskie obszary związane i „ciążące” ze względu na faktycznych i potencjalnych pasażerów do tych usług linii komunikacyjnych, na których konkurują uczestnicy niniejszego postępowania, bowiem z punktu widzenia pasażera wyrazem realizacji jego potrzeb nie jest jakiegokolwiek przemieszczanie, lecz podróż wykonywana na określonej trasie pomiędzy dwoma interesującymi go punktami za pomocą substytucyjnych (ze względu na trasę podróży) środków transportu.

Mając zatem na uwadze powyższe, w niniejszym postępowaniu aspekt geograficzny rynku właściwego w sprawie wyznaczono jako obszar geograficzny przynależny do trasy komunikacyjnej Hrubieszów – Niele dew – Hrubieszów.

Prezes UOKiK dokonał takiej delimitacji rynku w sprawie ponieważ:

- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego, w niniejszej sprawie uznał, że rynek należy postrzegać jako obszar ciążący 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”<sup>2</sup>, podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar (powiat, województwo) na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług

---

<sup>2</sup> Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.



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”<sup>3</sup>,

- 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 jak tylko linie pokrywające się całkowicie lub prawie pokrywające się. Stąd też w okolicznościach sprawy przyjąć należy, że potrzeby pasażerów przemieszczających się na trasie Hrubieszów – Nieledew- Hrubieszów w zakresie przewozów pasażerskich zaspokajane są przez PPKS w H, MN, PKS w Chi PKS w Z poprzez przewozy wykonywane przez w/w przewoźników na podstawie zezwoleń na kursy regularne, których odcinkiem wewnętrznym jest odcinek Hrubieszów- Nieledew.

Za istotną przesłankę definiowania rynku jako odrębnej linii komunikacyjnej Prezes Urzędu uznał również wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na 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 transporcie drogowym (...) określającego, jak to wynika z art. 20 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, przebieg trasy przewozów, schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną LINIĄ KOMUNIKACYJNĄ (podkr. Prezesa Urzędu) i przystankami”; a nadto wymóg koordynacji wykonywanych kursów. W związku z powyższym nie można uznać za teren współzawodnictwa wnioskodawcy i skarżonego przedsiębiorcy całego obszaru na którym każdy z nich prowadzi działalność gospodarczą konkurencyjną względem siebie, a jedynie te z jego części, które pokrywają się w znaczącym zakresie z określonymi trasami komunikacyjnymi lub ich odcinkami, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

Dla zastosowania mechanizmów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jak wskazano wyżej, 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 przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów podlega dopiero jej nadużywanie.

W pierwszej kolejności zatem, należy rozważyć, czy PPKS posiada, na tak ustalonym rynku właściwym pozycję dominującą.

Określenie pozycji jaką przedsiębiorca zajmuje na rynku usług przewozowych w komunikacji pasażerskiej na trasie Hrubieszów – Nieledew, polega po pierwsze na ustaleniu wszystkich przedsiębiorców, którzy świadczą usługi na danym rynku produktowym i porównaniu, na podstawie określonych kryteriów, ich udziałów w tym rynku.

Ustalenia organu antymonopolowego w powyższej kwestii prowadzą do wniosków, że przedsiębiorcami świadczącymi usługi na tak określonym rynku jest

---

<sup>3</sup> tamże

wnioskodawca MN, PPKS w H, PKS w Ch i PKS w Z. Tabela Nr 9 przedstawia dane porównawcze dot. w/w przedsiębiorców w zakresie średniomiesięcznych wielkości przewiezionych pasażerów na w/w odcinku oraz średniomiesięcznej wielkości przychodu na w/w odcinku. Dane dotyczące PKS w Ch i PKS w Z, jakkolwiek nie są tak pełne jak dane dotyczące pozostałych przewoźników (PKS Ch i Z wyjaśnili, że nie są w stanie podać wielkości miesięcznych przychodów dotyczących wyłącznie odcinka Hrubieszów – Nieledeń – Hrubieszów) to jednak pozwalają na ustalenie, że pozycja tych przewoźników na rynku właściwym określona wielkością poniżej 1 % jest zupełnie nieznacząca i w zasadzie przewoźnicy ci w ogóle nie biorą udziału w grze rynkowej na trasie Hrubieszów – Nieledeń – Hrubieszów. Świadczy o tym również fakt, że od wielu lat utrzymują jednakową ilość kursów na w/w odcinku, a ich polityka cenowa jest zupełnie niezależna od posunięć cenowych wnioskodawcy i PPKS w H tj. wprowadzania promocyjnych cen biletów.

Stąd wniosek, że jedynymi faktycznymi konkurentami na rynku właściwym jest M N i PPKS H.

Stwierdzenie powyższe uzasadnia analiza przedstawionych danych, z których za najbardziej miarodajne i obiektywne dla celu w postaci ustalenia pozycji rynkowej, Prezes Urzędu uznał dane dotyczące poziomu przychodów z linii Hrubieszów – Nieledeń – Hrubieszów i ilość przewiezionych pasażerów. Udział przewoźników w rynku na podstawie pierwszego z wymienionych kryteriów wyniósł: PPKS w 2004r. – 00%, M. N – 00% – a zatem silnie dominująca pozycja PPKS w oparciu to kryterium jest bezsporna. W roku 2005 i 2006 przychód PPKS z tej linii w stosunku do 2004 r. wzrósł odpowiednio o 0,9% i 3,7 %, z czego jednak nie można wnioskować o wzroście pozycji rynkowej tego przewoźnika. Dlatego uzupełnieniem analizy są dane dotyczące ilości przewiezionych pasażerów na w/w trasie. Dane te wskazują, że pozycja PPKS w H ustalona na podstawie tego wskaźnika wyniosła w roku 2004 – 87%, a w roku 2005 - 86 %, zaś pozycja M. N w roku 2004 - 12,5 % i w roku 2005 - 14 %. W roku 2006 ilość przewiezionych pasażerów na w/w trasie przez PPKS wprawdzie spadła o 1,8 %, ale jak wskazano wyżej, wielkość przychodu PPKS w roku 2006 w stosunku do roku 2005 zwiększyła się o 2,7 %. Udział rynkowy mierzony za pomocą wskaźnika dotyczącego ilości przewiezionych pasażerów wskazuje więc na wzrost udziału M. N w rynku i spadek udziału PPKS.

Niezależnie od powyższego, skoro PPKS w H posiada w zależności od użytych wskaźników udział rynkowy od 00 % do 87 % w roku 2004, zaś w latach 2005 i 2006 udział ten uległ jedynie niewielkim przesunięciom to ewidentnie pozycję dominującą na rynku relewantnym na przestrzeni lat 2004 – 2006 na rynku właściwym zajmuje PPKS w H.

Posiadanie przez PPKS w H pozycji dominującej na rynku właściwym stanowi wstępną przesłankę umożliwiającą postawienie zarzutu jej nadużywania, a to poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen rażąco niskich, co stanowić może praktykę z art. 8 ust.2 pkt.1 ustawy o ochronie (...).

Ustawa o ochronie (...) w art. 8 ust.2 pkt.1 nie precyzuje przesłanek kwalifikacji ceny jako ceny nieuczciwej, wskazuje jedynie przykładowo, że cena nieuczciwa może mieć postać nadmiernie wygórowanej lub rażąco niskiej. Z całą pewnością jednak można powiedzieć, że o ile narzucanie cen nadmiernie wygórowanych stanowi praktykę o charakterze eksploatacyjnym, a przez to wymierzoną w klientów (najczęściej konsumentów), to tyle oferowanie cen rażąco niskich - co zarzuca PPKS wnioskodawca, wymierzone jest zwykle w konkurentów przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą i ma na celu bądź to usunięcie ich z rynku, bądź zniechęcenie do wejścia na rynek.

Poziom cen stosowanych przez przewoźnika, to podstawowy czynnik generujący wpływy ze sprzedaży biletów, a jednocześnie zasadniczy element konkurencji. Zasadniczo w świetle ustawy o ochronie (...) dopuszczalne jest obniżenie ceny

towaru lub usługi w ramach walki konkurencyjnej, o ile cena taka nie zejdzie poniżej kosztów wytwarzania towaru lub świadczenia usługi.

Nie można natomiast, w ocenie Prezesa, zakwalifikować ceny jako rażąco niskiej, tylko na tej podstawie, iż są ona niższe niż ceny pobierane na innych trasach o tej samej długości, ale na których PPKS nie spotyka się z konkurencją innych przewoźników. Wykazanie w niniejszej sprawie, że działanie PPKS w H narusza art. 8 ust.2 pkt.1 ustawy o ochronie, tylko w oparciu o tę przesłankę byłoby proste, bowiem PPKS przyznał, że promocyjne - niższe ceny zastosował jedynie na wybiórczych trasach, na których funkcjonuje razem z innymi przewoźnikami. Niezależnie od powyższego, organ antymonopolowy również wykazał w prowadzonym postępowaniu, że na rynku właściwym w sprawie – rynku konkurencyjnym - ceny były w rozpatrywanym okresie niższe, niż ceny biletów na innych rynkach niekonkurencyjnych. Jednak w ocenie Prezesa Urzędu, wnioski takie nie byłyby właściwe. Możliwość uznania za nielegalne cen tylko na tej podstawie, że są one niższe od cen obowiązujących na rynkach niekonkurencyjnych musiałaby być konsekwencją obowiązku stosowania jednolitych cen na rynkach geograficznych na których działa przewoźnik. Tymczasem, nakaz prawny o takiej treści nie istnieje, co oznacza, że nie można zabronić przewoźnikowi, który prowadzi działalność na wielu rynkach, nawet tożsamy w sensie produktowym, stosowania zdywersyfikowanych strategii konkurencji, zmiennych w zależności od kierunków, jakie aktualnie występują na danym rynku geograficznym. W przekonaniu Prezesa Urzędu, uznać to należy za normalne, a przy tym uprawnione i legalne działanie przedsiębiorcy.

Podobne stanowisko zajął w wyroku z dnia 12 października 1994r. Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, sygn akt.XVII Amr 30/94: „podmiot o pozycji dominującej może w odniesieniu do rynku przynależącego do rynku lokalnego stosować różne ceny na poszczególnych rynkach lokalnych, bez narażania się na zarzut podziału rynku wg kryteriów terytorialnych lub nieuczciwego oddziaływania na kształtowanie się cen”.

Z tego względu Prezes Urzędu przyjął, że PPKS w H jest uprawniony do stosowania indywidualnej polityki cenowej na każdym z rynków geograficznych na których prowadzi działalność, niezależnie czy są to rynki konkurencyjne czy też niekonkurencyjne.

Ocena ta w żadnym stopniu nie przesądza natomiast, czy ceny stosowane przez PPKS w H były cenami nieuczciwymi. Na gruncie przepisów ustawy o ochronie (...) również sam fakt obniżania ceny biletów jako element walki konkurencyjnej mającej zwiększyć przychód ze sprzedaży nie jest naganny. Cena obniżona jest ceną naganną dopiero wtedy, gdy przedsiębiorca ustala ceny na takim poziomie, że równie efektywny konkurent, lecz mający mniejsze zasoby finansowe lub mniejszą gotowość do ponoszenia strat z powodu wojny cenowej, jest zmuszony do wyjścia z rynku. Jedynym celem przedsiębiorcy stosującego takie ceny staje się eliminacja konkurenta i późniejsze podwyższenie cen do poziomu poprzedniego lub wyższego. Metodą pomocną do stwierdzenia, czy stosowane przez przewoźnika zajmującego pozycję dominującą ceny mają charakter zakazanych cen jest analiza kosztowo – cenowa znana w literaturze przedmiotu jako test Areeda- Turnera. Zgodnie z tą metodą cenami grabieżczymi są ceny, które kształtują się poniżej średnich kosztów zmiennych (tj. kosztów uzależnionych od wielkości produkcji). Skutkiem finansowym sprzedaży po zaniżonej cenie jest występowanie strat, które generują koszty stałe oraz część kosztów zmiennych przypadających na daną jednostkę produkcji. Zgodnie z tym testem, za praktykę antykonkurencyjną uznaje się również sprzedaż po cenie poniżej średnich kosztów całkowitych ( tj. kosztów stałych i zmiennych), ale wyżej od średnich kosztów zmiennych. Ceny takie mogą eliminować z rynku konkurenta, który jest równie wydajny co przedsiębiorca dominujący, ale który nie wytrzyma konkurencji z powodu zbyt małych zasobów finansowych. Odwołać się zatem należy w tym miejscu do kryteriów opłacalności i ponoszonych kosztów przez PPKS w H.

W rozpatrywanej sprawie, zasadniczo nie można mówić o sprzedaży przez PPKS usług poniżej ich kosztów całkowitych.

Jak wykazano powyżej, na trasie Hrubieszów – Nieledew – Hrubieszów w roku 2004 cena biletu normalnego wynosiła 3 zł, zaś od 1 kwietnia 2004r. zastąpiła ją cena promocyjna stosowana w przez PPKS do 04.06.2004r, która wynosiła 1,60 zł. Wg kalkulacji kosztów ponoszonych przez przewoźnika na w/w trasie w roku 2004 koszt całkowity jednego przejazdu na w/w trasie wynosił 1,59 zł, zaś koszt ustalony na podstawie kosztów zmiennych 1,11 zł. Zatem, stosowana najniższa cena była ceną nie niższą niż ponoszony –przez przewoźnika poziom kosztów całkowitych jednego przewozu. W okresie od 05.06.2004 do 01.11.2004 przewoźnik, przy nie zmienionym poziomie kosztów podwyższył cenę biletu na 1,90 zł co podwyższyło poziom marży odpowiednio z 1 grosza na bilecie promocyjnym do 31 groszy. Podwyższenie ceny nie miało przełożenia na poziom zysku bowiem, o ile w okresie kwiecień – maj 2004 przy koszcie jednostkowym biletu w roku 2004 na poziomie 2,14 zł, średniomiesięczny jednostkowy przychód wynosił 2,73 zł/km, to w okresie czerwiec-październik 2004 – pomimo podwyższenia ceny biletu wynosił 2,04 zł/km. Wpłynął na to z pewnością bardzo niski poziom przychodu w okresie wakacyjnym -1,59 zł/km. Stąd też zapewne decyzja PPKS o odstąpieniu od stosowania cen promocyjnych, bowiem ewidentne zwiększenie ilości przewożonych pasażerów nie miało wpływu na zwiększenie poziomu zysku. Od 1 listopada 2004 r. cena biletu wynosiła zatem 2,50 zł i utrzymywały się na tym poziomie do końca sierpnia 2005, kiedy to nastąpiła kolejna podwyżka na 2,80 zł.

W roku 2005 r. średni koszt jednostkowy wynosił 2,33 zł/km i wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego 9,3 %. Wzrost ceny biletu z poziomu 1,90 zł do 2,50 zł oznacza jego podwyższenie o 31 %. Stąd wniosek, że ceny biletów stosowane przez PPKS zarówno roku 2004 jak i 2005 r. nie były cenami poniżej kosztów.

Ocena relacji konkurencyjnych pomiędzy PPKS a wnioskodawcą nie może pominąć skutków bezpośrednich, w postaci zwiększenia lub zmniejszenia ilości przewożonych pasażerów jak i pośrednich w postaci zmiany jego pozycji rynkowej.

I tak, z danych znajdujących się w aktach sprawy wynika, że jakkolwiek wprowadzenie z dniem 1 kwietnia 2004 r. promocyjnej ceny biletu na trasie Hrubieszów – Nieledew w cenie 1,60 zł spowodowało znaczny, bo od 23,75 % do 1432,5 % wzrost liczby przewożonych pasażerów, to jednak początkowy wzrost wpływów z biletów nie poprawił w dłuższym okresie czasu rentowności linii, co z kolei skutkowało wycofaniem się już po 2 miesiącach (od 04.06.2004r. z ceny 1,60 zł wobec ceny początkowej – 3 zł, do ceny w wysokości 1,90 zł). Również ta próba poprawienia rentowności była nieskuteczna, bowiem od 01.11.2004 PPKS podwyższył cenę biletu na 2,50 zł, a od 21.08.2005r. do 2,80 zł.

Efektom takiej polityki cenowej był spadek liczby przewożonych pasażerów, co w konsekwencji spowodowało ograniczenie przewozów z dniem 01.03.2005r. przez PPKS poprzez ograniczenie liczby wykonywanych przewozów na w/w linii, a więc zmianę pozycji rynkowej PPKS. Ponieważ wnioskodawca jest jedynym liczącym się konkurentem PPKS na tej linii, a nadto stosuje niższe ceny biletów na tej trasie jasne jest, że to ten przewoźnik przejął tych pasażerów, którzy zrezygnowali z usług PPKS. M N nie tylko więc, że nie utracił pozycji rynkowej wskutek działań PPKS, ale jego udział w roku 2005 uległ zwiększeniu w stosunku do roku 2004. Sądzić należy, że w roku 2006 nastąpiło dalsze zwiększenie jego udziału rynkowego, wobec wykazanego przez PPKS spadku ilości przewożonych pasażerów, ale przedsiębiorca nie przedstawił danych za rok 2006r.

W świetle poczynionych przez Prezesa Urzędu ustaleń, trudno byłoby zatem zachowaniu PPKS, polegającemu na wprowadzeniu ograniczonej w czasie promocji cen biletów na linii Hrubieszów – Nieledew w wysokości 1,60 zł potem, 1,90 zł, pomimo pobierania na innych trasach o tej samej długości cen wyższych, przypisać znamiona nadużywania pozycji dominującej, w szczególności poprzez pośrednie narzucanie konkurentowi nieuczciwej, rażącej niskiej ceny biletów, a to dlatego, że wszystko wskazuje na to, że działania tego przedsiębiorcy, wbrew twierdzeniom wnioskodawcy, nie były ukierunkowane na eliminację konkurencji, w sposób

sprzeczny z ustawą o ochronie (...). Przeprowadzone postępowanie wykazało, że PPKS takich możliwości nie posiada. Dalej, w ocenie Prezesa Urzędu stwierdzić należy, że działania PPKS stanowiły próbę, nieudaną zresztą, zwiększenia lub choćby utrzymania ilości pasażerów na obsługiwanej trasie. Wycofanie się PPKS częściowo z rynku właściwego świadczyć może nie tylko o zmniejszeniu popytu na usługi przewozowe, ale i o tym, że ostatecznie MN częściowo przejął pasażerów PPKS, co dowodzi, że PPKS nie udało się wskutek podjętych działań zakłócić mechanizmu konkurencji.

Z uwagi zatem na niezastnienie w stanie faktycznym sprawy przesłanek z art. 8 ust.2 pkt.1 ustawy o ochronie (...), orzeka się jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (...), w związku z art. 479<sup>28</sup> § 2 k.p.c. od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UOKiK - Delegatury w Lublinie.

Otrzymuje :

1/

Z up.Prezesa UOKiK  
Dyrektor Delegatury  
Ewa Wiszniowska