



**PREZES
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI
I KONSUMENTÓW**

DELEGATURA W BYDGOSZCZY

ul. Długa 47, 85-034 Bydgoszcz
tel. (052) 345-56-44, Fax (052) 345-56-17,
E-mail: bydgoszcz@uokik.gov.pl

Bydgoszcz, dnia 26 sierpnia 2009 r.

Znak sprawy: RBG-411-10/06/BD

DECYZJA NR /2009

I. Na podstawie art. 10 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 ze zm.) oraz art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18, poz. 172 ze zm.) w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Agnieszki Paluch prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą „BUS GULIWER” z siedzibą w Braniewie,

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów -

uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 8 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, praktykę stosowaną przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu, polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo poprzez narzucanie rażąco niskich cen biletów jednorazowych za przejazd na ww. linii i stwierdza zaniechanie jej stosowania z dniem 28 listopada 2006r.

II. Na podstawie art. 10 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 ze zm.) oraz art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18, poz. 172 ze zm.) w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Agnieszki Paluch prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą „BUS GULIWER” z siedzibą w Braniewie,

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów -

uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, praktykę stosowaną przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia i wykonywania na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, po cenach biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach na ww. linii i stwierdza zaniechanie jej stosowania z dniem 28 listopada 2006r.

III. Na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 ze zm.) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 18, poz. 172 ze zm.) w związku z art. 131 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Agnieszki Paluch prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą „BUS GULIWER” z siedzibą w Braniewie w związku ze stosowaniem praktyk ograniczających konkurencję określonych w pkt I i pkt II niniejszej decyzji

- działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów -

nakłada się na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. karę pieniężną w wysokości 21 538 zł (słownie: dwadzieścia jeden tysięcy pięćset trzydzieści osiem zł), płatną do budżetu państwa.

UZASADNIENIE

Do Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Bydgoszczy wpłynął wniosek Agnieszki Paluch prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą „BUS GULIWER” (dalej również: *Bus Guliwer* lub *wnioskodawca*) o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu (dalej również: *PKS Elbląg* lub *uczestnik*).

Uzasadniając swoje zarzuty, wnioskodawca podniósł, że od dnia 28 sierpnia 2006r. PKS Elbląg zaczęło stosować na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo bilety ulgowe w wysokości 4,98 zł, których cena nie była związana z jakimikolwiek zniżkami. Przedmiotową promocję PKS Elbląg stosowało wyłącznie w kursach odjeżdżających 5 minut przed autobusami wnioskodawcy. Natomiast na wszystkich pozostałych kursach obsługujących wskazaną linię komunikacyjną, ww. przedsiębiorca stosował cenę biletu w wysokości 8,90 zł.

Uzupełniając wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego (pisma z dnia 13 września 2006r. i 27 września 2006r.) wnioskodawca zarzucił, iż PKS Elbląg nadużywa pozycji dominującej na ww. linii komunikacyjnej poprzez narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen rażąco niskich, co zakwalifikował jako wyczerpanie dyspozycji przepisu art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Wskazał on również, że w dniu 28 sierpnia 2006r. PKS Elbląg uruchomił nowe kursy autobusów, odjeżdżające w odstępie

5 minut przed autobusami wnioskodawcy, nie posiadając w tym przedmiocie odpowiedniego zezwolenia wydanego przez Marszałka Województwa, wynikającego z przepisów ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874). Jak wynikało z treści pisma, PKS Elbląg dysponując zezwoleniami na linie: Braniewo – Gdańsk (linia 34013), Elbląg – Wodynia (linia 34002) oraz Krzyżewo – Braniewo (linia 34003) łączył zezwolenie na linie 34002 oraz 34003 i na tej podstawie przewoził pasażerów na linii Elbląg – Braniewo.

W odpowiedzi na ww. wniosek, uczestnik podał, iż w związku z dużym zainteresowaniem podróżnych niektórymi połączeniami na linii Elbląg – Braniewo w sierpniu 2006r. PKS Elbląg wprowadził dodatkowe kursy tzw. bisy, wykorzystując do tego mniej kosztowne i o niższym standardzie kilkunastoosobowe busy, w których to zastosowano cenę promocyjną w wysokości 4,98 zł. Równocześnie w sierpniu 2006r. PKS Elbląg wystąpiło z odpowiednimi wnioskami do Starostw Powiatowych w Elblągu i w Braniewie, o wydanie zezwoleń na linie komunikacyjne Elbląg – Wodynia oraz Krzyżewo – Braniewo. W związku z wydaniem ww. zezwoleń, PKS Elbląg przestał traktować wskazane kursy jako tzw. kursy bisowe, jednocześnie podnosząc cenę (od 21 września 2006r.) za jednorazowy bilet na przedmiotowym rynku do wysokości 5,00 zł (k.139). Jak wskazał uczestnik, w rozpatrywanym okresie wnioskodawca stosował identyczną cenę biletu jednorazowego na przedmiotowym rynku.

Następnie za odcinek Elbląg – Wodynia uczestnik wprowadził w małych busach cenę 3,20 zł, a za odcinek Krzyżewo – Braniewo – 2,80 zł (tj. łącznie 6,00 zł za przejazd z Elbląga do Braniewa, tyle samo ile w międzyczasie wprowadził Bus Guliwer).

PKS Elbląg wskazał jednocześnie, iż jego zdaniem działania wypełniające znamiona praktyk ograniczających konkurencję polegające m.in. na wykonywaniu przejazdów niezgodnie z warunkami zezwolenia leżały po stronie wnioskodawcy, a nie uczestnika. PKS Elbląg ponadto nie zgodził się ze stawianymi przez wnioskodawcę zarzutami (pismo z dnia 13 listopada 2006r.) podając, iż Bus Guliwer rozpoczął wykonywanie kursów na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo w 2005r. bez wymaganego w tym przedmiocie zezwolenia. Następnie, po uzyskaniu zezwolenia na ww. linię komunikacyjną, przez miejscowości Glinka i Rucianka, wnioskodawca nadal wykonywał przejazdy niezgodnie z zezwoleniem zatrzymując się na przystankach pośrednich niewynikających z posiadanego rozkładu jazdy. Zgodnie z twierdzeniem uczestnika, powyższa sytuacja miała miejsce w 2005r. i 2006r.

W związku z powyższym, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej również: *Prezes UOKiK* lub *organ antymonopolowy*) wszczął w dniu 20 grudnia 2006r. na wniosek Agnieszki Paluch prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą „BUS GULIWIER” z siedzibą w Braniewie postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Elblągu z siedzibą w Elblągu praktyk ograniczających konkurencję polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo poprzez:

1. narzucanie rażąco niskich cen biletów jednorazowych za przejazd na ww. linii, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów;
2. przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia i wykonywania na linii komunikacyjnej

Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, po cenach biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach na ww. linii, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Stanowisko stron:

Uczestnik

PKS Elbląg zaprzeczył, jakoby stosowane na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo ceny biletów jednorazowych w małych busach były cenami rażąco niskimi. Zaprzeczył on również, jakoby działania polegające na wprowadzeniu dodatkowych kursów na spornej linii komunikacyjnej, stanowiły przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji na przedmiotowej linii.

PKS Elbląg podał, iż w związku z dużym zainteresowaniem podróżnych niektórymi połączeniami na linii Elbląg – Braniewo w sierpniu 2006r. wprowadził dodatkowe kursy wykorzystując do tego mniej kosztochłonne i o niższym standardzie małe busy, w których zastosował cenę promocyjną w wysokości 4,98 zł. Wskazaną cenę podwyższył do 5,00 zł w dniu 21 września 2006r., następnie od 28 listopada 2006r. stosował 6,00 zł, a od dnia 1 listopada 2007r. stosował cenę 7,00 zł. Jak podał, wskazane ceny byłyby rażąco niskie, gdyby stosowano je w kursach wykonywanych autobusami standardowymi, których koszt eksploatacji jest zdecydowanie wyższy. Co więcej uczestnik podkreślił, że stosowane przez niego ceny zarówno w kursach busowych, jak i pozostałych standardowych, pokrywały ponoszone koszty, w związku z czym cała linia Elbląg – Braniewo była rentowna, a jego zdaniem rażąco niskie ceny to takie, które z założenia przyczyniają się do generowania strat. W związku z powyższym PKS Elbląg kategorycznie zaprzeczył, jakoby stosowane przez nich ceny na spornej linii komunikacyjnej w małych busach były cenami rażąco niskimi. Jednocześnie uczestnik podkreślił, iż ceny mogą być uznane za rażąco niskie wówczas, gdy ustalone zostały poniżej kosztu świadczenia przewozu, na który to koszt składają się koszty zmienne i koszty stałe. Jak potwierdził PKS Elbląg, w rozpatrywanym w niniejszym postępowaniu okresie, w dwóch przypadkach zdarzyło się, że przychody uzyskane z wozokilometra były niższe od kosztu całkowitego, ale wyższe od kosztu zmiennego. Natomiast w pozostałym zakresie, ceny przez niego stosowane nie kształtowały się na poziomie, pozwalającym określić je mianem rażąco niskich.

Ustosunkowując się natomiast do zarzutu wprowadzenia i wykonywania na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy PKS Elbląg podał, iż w 2005r. Bus Guliwer zaczął świadczyć usługi regularnego przewozu osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo bez wymaganego w tym przedmiocie zezwolenia. W niedługim czasie otrzymał on zezwolenie na ww. linię, przez miejscowości Glinka i Rucianka, jednakże zatrzymywał się on na przystankach, które nie były zgodne z posiadanym przez niego zezwoleniem. O powyższym fakcie, uczestnik informował Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego, w wyniku czego przeprowadzono odpowiednie w tym zakresie kontrole (k.143-150). W trakcie przeprowadzonych działań kontrolnych, inspektorzy WITD stwierdzili, iż Bus Guliwer wykonywał transport drogowy z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących wyznaczonych przystanków. Mimo tego, jak twierdził uczestnik, Bus Guliwer nie zaprzestał wykonywania przejazdów niezgodnie z warunkami zezwolenia przez okres 2005r. i 2006r.

W związku z pojawieniem się na przedmiotowej linii nowego przewoźnika, który początkowo wykonywał przewozy bez wymaganego zezwolenia i w godzinach zbliżonych do kursów wnioskodawcy oraz w obawie przed utratą przychodów z ww. linii, która była jedną z dwóch najefektywniejszych, uczestnik przyznał, iż został zmuszony do podjęcia analogicznych działań, tj. polegających na wprowadzeniu dodatkowych kursów w godzinach zbliżonych do kursów konkurenta. Mając na względzie powyższe, uczestnik kategorycznie zaprzeczył, jakoby podjęte przez niego działania przeciwdziałały powstaniu lub rozwojowi konkurencji. Podkreśleniem tego miał być według uczestnika również fakt, iż wnioskodawca w okresie objętym niniejszym postępowaniem zdecydowanie zwiększył liczbę wykonywanych przejazdów, podczas gdy PKS Elbląg zmniejszając liczbę swoich kursów, został pozbawiony istotnej części rynku przewozowego.

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego stosowanej przez niego promocji na spornej linii komunikacyjnej wyłącznie w kursach poprzedzających kursy wnioskodawcy, PKS Elbląg podał, że cena promocyjna wynikała z korzystania przez przewoźnika z mniej kosztownych busów. Podał on również, że podobne promocje stosował również na innych liniach komunikacyjnych, np. od kwietnia 2001r. w części kursów szczytowych na linii komunikacyjnej Elbląg – Pasłęk stosuje cenę promocyjną niższą o 30% od ceny podstawowej przy przejazdach jednorazowych. Według uczestnika wynikało to z konieczności „rozładowania zwiększonych potoków podróży” w rannych i popołudniowych godzinach szczytu poprzez zapewnienie równomiernego zapełnienia autobusów bez konieczności zwiększenia ilości kursów.

PKS Elbląg w toku postępowania antymonopolowego przedłożył również dokumenty dotyczące osiągniętego przez przedsiębiorcę przychodu w roku 2008r. z wyszczególnieniem sprzedaży biletów jednorazowych oraz pozostałych bezpośrednio i pośrednio związanych z wykonywaną przez siebie komunikacją. Jak podniósł uczestnik, w związku z tym, iż przedmiotowe postępowanie antymonopolowe dotyczyło wyłącznie sprzedaży biletów jednorazowych, tylko ten przychód winien być uwzględniany przez Prezesa UOKiK przy wymierzaniu ewentualnej kary.

Wnioskodawca

Wnioskodawca wskazał, iż po rozpoczęciu przez niego regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo, w dniu 28 sierpnia 2006r. PKS Elbląg zaczął stosować na wskazanej linii bilety ulgowe w wysokości 4,98 zł, których cena nie była związana z jakimikolwiek zniżkami. Wnioskodawca podkreślił, że niższą cenę uczestnik stosował wyłącznie w kursach poprzedzających o 5 minut wszystkie kursy Bus Guliwer, natomiast na pozostałych utrzymał cenę w zdecydowanie wyższej wysokości. Wnioskodawca podał także, iż po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przejazdów na spornej linii komunikacyjnej, wysokość cen biletów jednorazowych przez niego stosowanych wynosiła 6,00 zł. Natomiast w odpowiedzi na obniżki cen stosowane przez PKS Elbląg, również obniżył ceny do wysokości 4,98 zł. Jednakże w związku z tym, iż cena ta nie pozwalała na utrzymanie się przedsiębiorcy na przedmiotowym rynku, w dniu 26 września 2006r. zmuszony został do powrotu do ceny pierwotnej tj. 6,00 zł. Jak wskazał, wpływ na takie posunięcia miał także fakt, iż wnioskodawca – w przeciwieństwie do uczestnika - nie stosował ulg ustawowych, które uprawniałyby do otrzymania odpowiednich dopłat z samorządu. Cenę jednorazowego biletu na przejazd na linii Elbląg – Braniewo w wysokości 6,00 zł, wnioskodawca stosował przez cały okres rozpatrywany w niniejszym postępowaniu.

Wnioskodawca wielokrotnie podkreślał, iż PKS Elbląg stosował rażąco niskie ceny, nie znajdujące potwierdzenia w jakichkolwiek ulgach ustawowych, wyłącznie w kursach wykonywanych małymi busami poprzedzających wszystkie odjazdy Bus Guliwer.

BUS Guliwer wskazał również, iż od momentu wprowadzenia przez uczestnika nowych kursów poprzedzających kursy wnioskodawcy do końca stycznia 2008r., we wszystkich ww. autobusach PKS Elbląg widniał napis „promocja”. Jak podkreślał wnioskodawca, wskazana promocja trwała nieprzerwanie przez okres około 1,5 roku, bez względu na podwyższanie przez uczestnika przedmiotowych cen biletów.

Jednocześnie wnioskodawca podkreślał, że uczestnik rozpoczął wykonywanie przedmiotowych kursów mimo braku w tym przedmiocie odpowiedniego zezwolenia wydanego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego. Tym samym Bus Guliwer zarzucał uczestnikowi podejmowanie działań ograniczających konkurencję na rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo.

W toku postępowania antymonopolowego wnioskodawca odniósł się również do zarzutów wykonywania przez niego przejazdów na spornej linii komunikacyjnej, niezgodnie z warunkami zezwolenia w okresie 2005r. i 2006r. Bus Guliwer wskazał, iż w dniu 17 czerwca 2005r. otrzymał zezwolenie na wykonywanie przejazdów na linii komunikacyjnej Braniewo – Elbląg z rozkładem jazdy przez miejscowości Glinka i Rucianka. Dnia 20 lipca 2005r. wnioskodawca zmienił trasę przejazdu, na trasę przez Pogrodzie, po uzyskaniu zmiany rozkładu jazdy zatwierdzonej przez Urząd Marszałkowski (k.217). Jak potwierdził wnioskodawca, kontrole przeprowadzone przez inspektorów WITD dotyczyły wyłącznie zatrzymywania się na przystanku w miejscowości Frombork, lecz czas odjazdu, ilość kursów i dni kursowania nie budziły żadnych zastrzeżeń. W trakcie wykonywania przez niego przejazdów w oparciu o zezwolenie z dnia 9 sierpnia 2006r. nie stwierdzono żadnych naruszeń.

Na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK ustalił, co następuje:

Uczestnik

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 17 października 2001r. pod numerem 0000048642, po przekształceniu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Elblągu. Przedmiotem działalności PKS Elbląg jest m.in.:

- wykonywanie usług przewozowych w zakresie pasażerskiego transportu drogowego, rozkładowego lądowego oraz pozarozkładowego drogowego;
- pozostała działalność wspierająca dla transportu drogowego;
- wynajem środków transportu drogowego;
- obsługa i naprawa pojazdów mechanicznych (k.134).

PKS Elbląg świadczył wskazane powyżej usługi na podstawie następujących licencji i zezwoleń (uwzględniono okres trwania postępowania tj. od 2006r.):

- licencja nr 0008699 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób, udzielona przez Prezydenta Miasta Elbląga w dniu 23 maja 2002r. (k.138),
- zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, w krajowym transporcie drogowym:

- ♦ nr 0000272 z dnia 12 kwietnia 2006r. – w ramach linii regularnej Braniewo – Gdańsk (linia komunikacyjna 34013), udzielonego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego (k.125); przedmiotowe zezwolenie w zakresie kursów zwykłych wykonywanych autobusami standardowymi ważne było do dnia 26 grudnia 2007r. Od 8 stycznia 2008r. obejmowało tylko kursy pospieszne na linii Braniewo – Gdańsk – Braniewo.
- ♦ nr 0000036 z dnia 21 września 2006r. – w ramach linii regularnej Elbląg – Wodynia (linia komunikacyjna 34002), udzielonego przez Prezydenta Elbląga (k.129),
- ♦ nr 014 z dnia 21 września 2006r. – w ramach linii regularnej Krzyżewo – Frombork – Braniewo (linia komunikacyjna 34003), udzielonego przez Starostę Braniewa, które to zezwolenie cofnięto Decyzją Starosty Braniewskiego z dnia 18 kwietnia 2007r. (k.131),
- ♦ nr 312 z dnia 27 listopada 2006r. – w ramach linii regularnej Elbląg – Braniewo (linia komunikacyjna 34008), udzielonego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego (k.743,729).

PKS Elbląg wykonywał przejazdy na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo autobusami standardowymi w ramach linii regularnej Braniewo – Gdańsk. Z dniem 28 sierpnia 2006r. na przedmiotowej linii wprowadził kursy małymi busami (mniej kosztowne i o niższym standardzie kilkunastoosobowe busy). W okresie od sierpnia 2006r. do listopada 2006r., PKS Elbląg wykonywał przejazdy małymi busami z Elbląga do Braniewa na podstawie dwóch zezwoleń - nr 0000036 oraz nr 014. Natomiast w dniu 27 listopada 2006r. uczestnik otrzymał zezwolenie nr 312 udzielone przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego. Od 3 stycznia 2008r. zezwolenie nr 312 objęło zarówno małe busy, jak i autobusy standardowe.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy z dnia 6 września 2001r. *o transporcie drogowym* ((tj. Dz. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874), wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia w krajowym transporcie drogowym, wydanego, w przypadku wykonywania przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa, przez marszałka województwa, w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej.

Linia komunikacyjna Elbląg – Braniewo przebiega przez teren trzech powiatów tj. Powiatu Grodzkiego w Elblągu, Powiatu Elbląskiego i Powiatu Braniewskiego, w związku z czym, do wykonywania regularnych przewozów osób na ww. linii wymagane jest odpowiednie zezwolenia udzielone przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego.

W związku z powyższym, PKS Elbląg wykonywał kursy małymi busami na kwestionowanej linii komunikacyjnej bez odpowiedniego zezwolenia od 28 sierpnia 2006r. do 26 listopada 2006r. Powyższy stan faktyczny został dostosowany do przepisów ustawy o transporcie drogowym z chwilą udzielenia zezwolenia nr 312 z dnia 27 listopada 2006r. przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego.

Wnioskodawca

Agnieszka Paluch jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą od dnia 3 kwietnia 2005r., na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej pod numerem 3377/2005. Przedmiotem jej działalności jest m.in. transport pasażerski międzymiastowy (k.24).

Wnioskodawca wykonywał regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym w ramach linii regularnej Elbląg – Braniewo, na podstawie:

- zezwolenia nr 0000181 z dnia 17 czerwca 2005r., wydanego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego (przez miejscowości Glinka i Rucianka);
- zezwolenia nr 0000294 z dnia 9 sierpnia 2006r., wydanego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego.

Regularny przewóz osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo

Strony postępowania wykonują przejazdy na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo z przystankami pośrednimi w miejscowościach Dąbrowa, Piastowo, Milejewo, Zajęczkowo, Huta Żuławska, Pogrodzie, Wodynia, Krzyżewo, Narusa, Frombork, Garbina, Stępień. W toku postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK ustalił, że usługi regularnego transportu osób na spornej linii komunikacyjnej, oprócz stron postępowania, oferowali również następujący przedsiębiorcy:

1. PKS Starogard Gdański S.A.;
2. Robert Fijołek, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Polska Korporacja Transportowa „INTER-BUS” w Braniewie;
3. Veolia Transport Kętrzyn Sp. z o.o.;
4. PKS Bartoszyce S.A..

Ad 1) PKS Starogard Gdański S.A. wykonywał w okresie od 1 sierpnia 2006r. do 23 czerwca 2007r. jedną parę kursów zwykłych w ramach linii komunikacyjnej Starogard Gdański – Braniewo (k. 802). Sporna linia komunikacyjna, stanowiła zatem wyłącznie pewien odcinek trasy, na której usługi świadczył ww. przedsiębiorca.

Ad 2) Robert Fijołek, prowadził działalność gospodarczą pod nazwą Polska Korporacja Transportowa „INTER-BUS” w Braniewie od dnia 25 stycznia 2004r. Przewozy regularne na spornej linii komunikacyjnej wykonywał na podstawie zezwolenia nr 0000451 z dnia 17 czerwca 2008r. wydanego przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego. Jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego, w dniu 15 grudnia 2008r. wskazany przedsiębiorca zwrócił przedmiotowe zezwolenie, na skutek czego Marszałek Województwa Warmińsko – Mazurskiego stwierdził w dniu 5 stycznia 2009r. jego wygaśnięcie z uwagi na rezygnację z wykonywania przewozów osób na linii Elbląg – Braniewo. Jednakże, jak ustalono, Robert Fijołek zaprzestał świadczenia przedmiotowych usług z końcem sierpnia 2008r. (k.792). W związku z tym, należy podkreślić, iż zważywszy na okres uwzględniany w niniejszym postępowaniu, wskazany przedsiębiorca świadczył usługi przewozu osób na spornej linii komunikacyjnej w tymże okresie, tylko przez około dwa tygodnie i jednocześnie wyszedł z rynku najpóźniej z dniem 31 sierpnia 2008r. W związku z powyższym Prezes UOKiK uznał, iż udział ww. przedsiębiorcy w rozpatrywanym w przedmiotowej sprawie rynku nie był znaczący i istotny dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Ad 3 i 4) Veolia Transport Kętrzyn Sp. z o.o. oraz PKS Bartoszyce S.A., wykonują przewozy na przedmiotowej linii komunikacyjnej wyłącznie w ramach komunikacji pospiesznej (k.795; 810). Zgodnie z posiadanymi zezwoleniami, Veolia Transport Kętrzyn Sp. z o.o. zatrzymywała się wyłącznie na przystankach: Braniewo, Frombork, Elbląg.

Natomiast PKS Bartoszyce zatrzymywał się wyłącznie w Braniewie, Fromborku, Milejewie i Elblągu.

Na podstawie informacji i dokumentów przedłożonych przez strony w toku niniejszego postępowania, Prezes UOKiK ustalił, co następuje:

1. Udziały stron niniejszego postępowania w regularnych przewozach osób na linii Elbląg – Braniewo, mierzone za pomocą średniej liczby wykonywanych kursów w dni robocze (w obu kierunkach), rozkładają się następująco (tabela nr 1):

Tabela nr 1

Przewoźnik	Liczba kursów				Średni udział %			
	08.2006r. -12.2006.	od 01.2007 r. – 05.2007 r.	od 06.2007 r. – 12.2007 r.	01.2008r .- 06.2008r .	08.2006r .- 12.2006.	od 01.2007 r. – 05.2007 r.	od 06.2007 r. – 12.2007 r.	01.2008r .- 06.2008r .
PKS Elbląg Sp. z o.o.	48	52	52	50	77,4%	78,8%	81,25%	58,2%
BUS GULIWER Agnieszka Paluch	12	12	12	36	19,4%	18,2%	18,75%	41,8%
PKS Starogard Gdański S.A.	2	2	-	-	3,2%	3%	-	-
Razem	62	66	64	86	100%	100%	100%	100%

Źródło: opracowanie UOKiK (k. 726,728,732,735,742,768,771,773,801)

Z wyżej przedstawionych danych wynika, że w okresie do końca 2007r. udział w rynku uczestnika zdecydowanie przekraczał udział wnioskodawcy. Natomiast od początku 2008r. udział wnioskodawcy uległ znacznemu zwiększeniu, przy jednoczesnym zachowaniu przewagi PKS Elbląg.

2. Udziały stron niniejszego postępowania w regularnych przewozach osób na linii Elbląg – Braniewo, mierzone za pomocą średniej miesięcznej ilości sprzedanych biletów jednorazowych na przedmiotowej linii komunikacyjnej (tabela nr 2):

Tabela nr 2

Okres	Średnia miesięczna liczba sprzedanych biletów			Udział %		
	PKS Elbląg	BUS GULIWER Agnieszka Paluch	PKS Starogard Gdański S.A.	PKS Elbląg	BUS GULIWER Agnieszka Paluch	PKS Starogard Gdański S.A.
08.2006r.	22913,8	1573,8	354,4	92,3%	6,3%	1,4%

– 12.2006r.						
od 01.2007r.	21292	1782,4	374,8	90,8%	7,6%	1,6%
– 05.2007r.						
od 06.2007r.	*	2990,6	-	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji	-
– 12.2007r.	tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji					
01.2008r.	*	8240,6	-	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji	-
– 06.2008r.	tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji					

Źródło: opracowanie UOKiK (k.190,214,336,353,886-907)

Dane liczbowe zawarte w tabeli nr 2 wskazują, iż średnia miesięczna ilość sprzedanych biletów jednorazowych dawała uczestnikowi zdecydowaną przewagę na rynku w okresie do maja 2007r., natomiast od 2008r. nastąpił wzrost sprzedaży biletów jednorazowych po stronie wnioskodawcy.

Powyższe zestawienie uwzględnia również bilety jednorazowe obejmujące odcinki pośrednie na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo.

W tym miejscu należy podkreślić, że wnioskodawca nie prowadził sprzedaży biletów miesięcznych, zatem w tym zakresie nie stanowił on konkurencji dla PKS Elbląg. Do bezpośredniej konkurencji dochodziło między wnioskodawcą a uczestnikiem jedynie w zakresie sprzedaży biletów jednorazowych. Stąd zasadnym było przyjęcie, jako wskaźnika, wyłącznie sprzedaży biletów jednorazowych.

3. Udziały stron niniejszego postępowania w regularnych przewozach osób na linii Elbląg – Braniewo, mierzone za pomocą wielkości średniego miesięcznego przychodu osiąganego z ww. linii (tabela nr 3):

Tabela nr 3

Okres	Średnia miesięczna wielkość przychodu			Udział %		
	PKS Elbląg	BUS GULIWER Agnieszka Paluch	PKS Starogard Gdański S.A.	PKS Elbląg	BUS GULIWER Agnieszka Paluch	PKS Starogard Gdański S.A.
08.2006r.	157879,12	7825,286	3939,5	93,1%	4,6%	2,3%

– 12.2006.						
od 01.2007r.	150227,198	8737,43	4548,83	91,9%	5,3%	2,8%
– 05.2007r.						
od 06.2007r.	* tajemnica przedsiębiorst wa – pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	17429,75	-	* tajemnica przedsiębiorstw a– pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	-
– 12.2007r.						
01.2008r.	* tajemnica przedsiębiorst wa– pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	28543,74	-	* tajemnica przedsiębiorstw a– pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	* tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji	-
– 06.2008r.						

Źródło: opracowanie UOKiK (k.189,352,484)

Z wyżej przedstawionych danych wynika, podobnie jak z wcześniejszych zestawień, że przychód osiągnięty przez PKS Elbląg zdecydowanie przewyższał przychód wnioskodawcy w okresie do grudnia 2007r., co dawało uczestnikowi znaczną przewagę nad wnioskodawcą. Natomiast od 2008r. zaobserwować można zdecydowany wzrost przychodu osiąganego przez Bus Guliwer.

Ceny stosowane przez PKS Elbląg i wnioskodawcę na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo

W toku niniejszego postępowania Prezes UOKiK ustalił, iż PKS Elbląg w ramach linii Braniewo – Gdańsk (linia 34013) wykonywał zarówno kursy zwykłe (autobusami standardowymi), jak i pośpieszne (autobusami wysokopokładowymi). Od 1 maja 2006r. cena biletu zwykłego na odcinku Braniewo – Elbląg kształtowała się w wysokości 8,90 zł, a cena biletu pośpiesznego 10,00 zł (k.139).

Opłaty pobierane przez uczestnika z tytułu przewozów pasażerskich autobusami standardowymi na linii Elbląg – Braniewo na podstawie biletów jednorazowych kształtowały się w następujący sposób (tabela nr 4).

Tabela nr 4

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENY BILETU JEDNORAZOWEGO		
	Od dnia 1 maja 2006r.	Od dnia 1 kwietnia 2007r.	Od dnia 1 stycznia 2008r.
0-5	3,00	3,10	3,30
6-10	3,60	3,70	3,90
11-15	4,70	4,80	5,00
16-20	5,10	5,20	5,40
21-25	6,20	6,40	6,60
26-30	7,20	7,40	7,60

31-35	7,80	8,00	8,20
36-40	8,70	8,90	9,10
41-50	8,90	9,10	9,30
51-60	10,50	10,80	11,10
61-70	11,70	12,00	12,30
71-80	12,10	12,40	12,70
81-90	13,10	13,50	13,90
91-100	14,40	14,80	15,20

Źródło: Zarządzenie Nr 3/2/P/2006 Prezesa Zarządu PKS w Elblągu Sp. z o.o. z dnia 7 kwietnia 2006r. w sprawie ustalenia cen na przewozy osób i bagażu w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej realizowanej przez PKS w Elblągu Sp. z o.o., Zarządzenie Nr 4/2/P/2007 Prezesa Zarządu PKS w Elblągu Sp. z o.o. z dnia 12 marca 2007r. w sprawie ustalenia cen na przewozy osób i bagażu w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej realizowanej przez PKS w Elblągu Sp. z o.o., Zarządzenie Nr 8/2/P/2007 Prezesa Zarządu PKS w Elblągu Sp. z o.o. z dnia 12 grudnia 2007r. w sprawie ustalenia cen na przewozy osób i bagażu w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej realizowanej przez PKS w Elblągu Sp. z o.o. (k.115,366-367,747,758)

Jednocześnie Prezes UOKiK ustalił, że PKS Elbląg wykonywał przejazdy z Elbląga do Braniewa małymi busami. W okresie od 28 sierpnia 2006r. do 20 września 2006r. cena jednorazowego biletu wynosiła 4,98 zł, od dnia 21 września 2006r. do 27 listopada 2006r. - 5,00 zł, a składały się na nią kwoty 2,70 zł za odcinek Elbląg – Wodynia oraz 2,30 zł za odcinek Krzyżewo – Braniewo.

Od dnia 28 listopada 2006r. PKS Elbląg podwyższył cenę biletu stosowaną na przedmiotowej linii, w kursach wykonywanych małymi busami, do 6,00 zł. Natomiast od dnia 1 listopada 2007r. uczestnik stosował cenę 7,00 zł.

Wnioskodawca w momencie wprowadzenia kursów na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo w dniu 9 sierpnia 2006r. stosował cenę 6,00 zł (k. 231). Następnie w odpowiedzi na obniżki cen stosowane przez PKS Elbląg pod koniec sierpnia 2006r., obniżył cenę do wysokości 4,98 zł (k. 232). Jednakże w dniu 26 września 2006r. powrócił do ceny pierwotnej tj. 6,00 zł. Cenę jednorazowego biletu na przejazd na linii Elbląg – Braniewo w wysokości 6,00 zł, wnioskodawca stosował przez cały okres rozpatrywany w niniejszym postępowaniu.

Porównanie kosztów i przychodów PKS Elbląg

W trakcie postępowania dokonano także porównania kosztów i przychodów przypadających na jeden wozokilometr generowanych przez PKS Elbląg na przedmiotowej linii komunikacyjnej (vide Tabela nr 5 – tajemnica przedsiębiorstwa - pkt 3 załącznika nr 1 do niniejszej decyzji). Zgodnie z zarzutem wnioskodawcy poddano analizie rentowność PKS Elbląg w małych busach na linii Elbląg - Braniewo. Przychody uwzględniają kwoty dopłat organów samorządowych do przejazdów ulgowych.

Stosownie do art. 8a ustawy z dnia 21 grudnia 1992r. *o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (t. j. Dz. U. z 2002r. Nr 175, poz. 1440 ze zm.) finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów należy do zadań samorządów województw, jako zadanie z zakresu administracji rządowej, a samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe przewozy pasażerskie dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg. Uprawnionym do otrzymywania wskazanych dopłat jest natomiast przewoźnik, który:

- 1) posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371 ze zm.),
- 2) stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat z podziałem na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
- 3) zawarł umowę z samorządem województwa, określającą zasady przekazywania dopłat.

Przy sprzedaży biletów PKS Elbląg stosuje ulgi ustawowe, o których mowa w ww. ustawie *o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, które refundowane są z dopłat zewnętrznych.

Zestawienie obrazujące przychody (łącznie z dopłatami) oraz koszty jednostkowe, generowane przez PKS Elbląg w małych busach obsługujących sporną linię komunikacyjną przedstawia pkt 3 załącznika nr 1 do niniejszej decyzji (tajemnica przedsiębiorstwa – tabela nr 5).

Jednocześnie Prezes UOKiK uznał za zasadne przeprowadzenie odrębnej kalkulacji kosztów generowanych przez PKS Elbląg w grudniu 2006r. i styczniu 2007r., co przedstawia pkt 4 załącznika nr 1 do niniejszej decyzji (tajemnica przedsiębiorstwa - tabela nr 6).

Porównanie rozkładów jazdy stron postępowania

W toku postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK dokonał porównania rozkładów jazdy stron postępowania, ze szczególnym uwzględnieniem kursów uczestnika wykonywanych małymi busami (po cenach biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach na spornej linii komunikacyjnej).

Wnioskodawca wykonuje regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym, w ramach linii regularnej Elbląg – Braniewo, na podstawie zezwolenia nr 0000294 z dnia 9 sierpnia 2006r. Przedsiębiorca posiada skoordynowane rozkłady jazdy na przedmiotową linię, stanowiące integralną część zezwoleń.

Zgodnie ze wskazanymi rozkładami, odjazdy wnioskodawcy z Braniewa do Elbląga, kształtowały się w następujący sposób w okresie od:

- 9 sierpnia 2006r. do 19 listopada 2006r. **05:55; 08:40; 13:00; 14:30; 15:15; 16:20;**
- 20 listopada 2006r. do 2 stycznia 2008r.: **05:56; 08:41; 13:01; 14:31; 15:16; 16:21;**
- 3 stycznia 2008r. do czerwca 2008r.: **05:55; 05:56; 06:40; 07:40; 07:55; 08:40; 08:41; 09:50; 11:00; 11:40; 13:01; 13:40; 14:31; 15:16; 15:30; 16:21; 16:30; 17:25.**

Zgodnie ze wskazanymi rozkładami, odjazdy wnioskodawcy z Elbląga do Braniewa, kształtowały się w następujący sposób w okresie od:

- 9 sierpnia 2006r. do 19 listopada 2006r.: **07:20; 09:50; 13:55; 15:30; 16:50; 17:20;**
- 20 listopada 2006r. do 2 stycznia 2008r.: **07:20; 09:50; 13:55; 15:30; 16:50; 17:20;**
- 3 stycznia 2008r. do czerwca 2008r. kształtowały się w następujący sposób: **06:45; 7:20; 7:40; 8:35; 9:15; 9:40; 9:50; 10:45; 12:10; 12:35; 13:55; 14:35; 15:30; 16:30; 16:50; 17:20; 17:30; 18:30.**

Prezes UOKiK ustalił, że odjazdy PKS Elbląg małymi busami z Braniewa do Elbląga w poszczególnych okresach wyglądały następująco, w okresie od:

- końca sierpnia 2006r. do 27 listopada 2007r.: **05:50; 08:35; 12:55; 14:25; 15:10; 16:15;**
- 28 listopada 2007r. do 26 grudnia 2007r.: **05:50; 08:35; 12:55; 14:25; 15:10;**

- 27 grudnia 2007r. do 13 listopada 2008r.: **05:50; 08:35; 12:55; 14:25; 15:10.**

Natomiast odjazdy z Elbląga do Braniewa, kształtowały się następująco w okresie od:
- końca sierpnia 2006r. do 27 listopada 2007r.: **07:15; 09:45; 13:50; 15:25; 16:45, 17:15;**
- 28 listopada 2007r. do 26 grudnia 2007r.: **07:15; 09:45; 13:50; 15:25; 16:45;**
- 27 grudnia 2007r. do 13 listopada 2008r.: **07:15; 09:45; 10:40; 13:50; 15:25; 16:45.**

Jak wynika z powyższego, wprowadzone przez PKS Elbląg kursy małymi busami były zbliżone do wszystkich kursów Bus Guliwer, a różnica odjazdu autobusów uczestnika i wnioskodawcy wynosiła 5 minut (kursy „zbliżone” zaznaczono poprzez pogrubienie czcionki). Natomiast w okresie od listopada 2007r. uczestnik zrezygnował z wykonywania dwóch kursów w godzinach 16:15 i 17:15.

Oprócz kursów małymi busami, PKS Elbląg do dnia 27 grudnia 2007r. wykonywał także kursy autobusami standardowymi w ramach linii regularnej Braniewo – Gdańsk na podstawie zezwolenia 0000272 (od 8 stycznia 2008r. przedmiotowe zezwolenie obejmuje wyłącznie kursy pospieszne). We wskazanym zakresie, godziny odjazdów nie pokrywały się z kursami wnioskodawcy, w związku z czym w chwili pojawienia się na rynku nowego przewoźnika, uczestnik nie dokonał żadnych zmian w zakresie autobusów standardowych, w których cena kształtowała się na wyższym poziomie. Natomiast, jak wynika z powyższych danych, we wszystkich godzinach odjazdów autobusów wnioskodawcy, wprowadził nowe kursy małymi busami po niższej cenie i z różnicą między odjazdami w wymiarze 5 minut. Opisana sytuacja uległa zmianie dopiero z dniem 3 stycznia 2008r., kiedy wnioskodawca rozszerzył obsługiwane linii Elbląg – Braniewo do 36 kursów, z których tylko 1/3 poprzedzana była kursami uczestnika.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów do postępowań wszczętych na podstawie ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Biorąc pod uwagę, że postępowanie antymonopolowe w sprawie podejrzenia nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo zostało wszczęte w dniu 20 grudnia 2006 r. (tj. przed 21 kwietnia 2007 r. - datą wejścia w życie nowych przepisów), należy przyjąć, że dla wszelkich czynności prawnych związanych z tym postępowaniem stosuje się przepisy dotychczasowe, tj. ustawę z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Interes publicznoprawny

Analizując daną sprawę należy w pierwszej kolejności mieć na względzie przepis art. 1 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym, wskazana ustawa określa „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”. Tak zdefiniowana przesłanka, pozwala przyjąć, że ma ona charakter publicznoprawny i służy ochronie interesu ogólnospołecznego. Ustawa zatem w odniesieniu do przedsiębiorców chroni konkurencję,

a w odniesieniu do konsumentów ich interesy jako zjawiska o charakterze instytucjonalnym. Celem ustawy nie jest natomiast ochrona prywatnoprawnego interesu przedsiębiorcy bądź konsumenta (vide: wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 3 kwietnia 2002r., sygn. akt XVII Ama 88/01).

Wykazanie istnienia interesu publicznego stanowi podstawową przesłankę zastosowania ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Wolna konkurencja leży w interesie publicznym, zaś jej naruszenie narusza jednocześnie ten interes. Interes publiczny polega na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego, który może funkcjonować wówczas, gdy zapewniona jest możliwość powstania i rozwoju konkurencji (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 czerwca 2007 r., sygn. akt VI ACa 1084/06). Jednocześnie, co podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 29 sierpnia 2001r. (sygn. akt I CKN 1217/98) „ustawa antymonopolowa ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji”.

Zdaniem Prezesa UOKiK, w rozpatrywanej sprawie, skutkami praktyki ograniczającej konkurencję, w wyniku działania PKS Elbląg na lokalnym rynku przewozów osób w transporcie autobusowym na linii Elbląg-Braniewo, mogli zostać dotknięci wszyscy przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób w regularnej komunikacji i jednocześnie konkurujący z uczestnikiem na całości lub części linii. W sytuacji, w której stan faktyczny oraz zgromadzony w sprawie materiał dowodowy potwierdzałby pobieranie nieuczciwych cen przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą na wymienionym rynku, należałoby przyjąć, że zaburza to w istotny sposób konkurencję na tym rynku, a jednocześnie przyszłe interesy nieokreślonego kręgu konsumentów, którzy mogą korzystać z usług przewoźników. Zgodnie bowiem z prawami rynku, wyeliminowanie konkurencji i umocnienie pozycji dominującej doprowadziłoby do wzrostu cen. Podobnie wprowadzenie na spornej linii komunikacyjnej dodatkowych kursów autobusów po niższych cenach niż na pozostałych obsługujących ww. linię i pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, celem wyeliminowania z rynku tego drugiego, może godzić w instytucję konkurencji jako takiej.

Mając na względzie powyższe, w szczególności fakt, iż działania PKS Elbląg polegające na kształtowaniu wysokości cen oraz ustalaniu rozkładów jazdy zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów, wywołuje lub może wywołać określone skutki zarówno dla struktury rynku właściwego a także siły relacji konkurencyjnych między uczestnikami wskazanego rynku, stwierdzić należy, że w okolicznościach niniejszej sprawy została spełniona przesłanka wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, tj. możliwość naruszenia interesu publicznoprawnego. Powyższe pozwala na ocenę działań podejmowanych przez PKS Elbląg w świetle uregulowań ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*.

Rynek właściwy

Stosownie do art. 4 pkt 9 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, przez pojęcie rynku właściwego rozumie się rynek towarów, które ze względu na 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.

Powyższa definicja jednoznacznie wskazuje, że jego delimitacja winna uwzględniać dwa składniki a mianowicie przedmiotowy, wskazujący na towar lub usługę oraz przestrzenny, identyfikujący obszar, na którym w odniesieniu do danego towaru lub usługi „*panują zbliżone warunki konkurencji*”. Według orzecznictwa, uprzednie wyznaczenie rynku jest warunkiem wstępnym dla zastosowania przepisów ustawodawstwa antymonopolowego (vide: wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 26.10.1994r., sygn. akt XVII Amr 24/94, Wokanda 1995, Nr 8; z dnia 26.04.1995r., sygn. akt XVII Amr 74/94, Wokanda 1995, Nr 5). Podobne zasady obowiązują również w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (zob. orzeczenie w sprawie 6/72 Europemballage & Continental Can/Komisja z 21.02.1973r.).

W przedmiotowej sprawie bezspornym jest, że rynek produktowy konstytuują usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w transporcie drogowym na podstawie biletów jednorazowych (normalnych i ulgowych). Za takim stanowiskiem przemawia również fakt, że wnioskodawca nie prowadzi sprzedaży biletów miesięcznych, w związku z czym nie stanowi w przedmiotowym zakresie konkurencji dla PKS Elbląg. Do konkurencji między przedsiębiorcami dochodzi zatem wyłącznie w zakresie sprzedaży biletów jednorazowych. Nabywcami tego produktu są pasażerowie – korzystający z usług przewozowych w celu codziennego dojazdu do miejsc pracy czy placówek edukacyjnych. Nadto, ze wskazanego przewozu korzystają pasażerowie dojeżdżający do Elbląga, jako siedziby administracyjnej, gospodarczej bądź kulturalnej powiatu elbląskiego, a także podróżujący pomiędzy miejscowościami zlokalizowanymi na tymże obszarze.

Wskazać należy, że przedmiotowa linia komunikacyjna obsługiwana jest także przez innych przewoźników, jednakże wykonujących przewozy komunikacją pośpieszną. Wskazani przewoźnicy wykonują regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym, w ramach innych, znacznie dłuższych, linii komunikacyjnych.

Zważywszy na powyższe, uznać należy, że substytutem komunikacji zwykłej nie jest autobusowa komunikacja pośpieszna, gdyż obejmuje ona połączenia odbywające się na dłuższych odcinkach, wykraczających poza obszar rozpatrywanego rynku. Przystanki pośrednie (obsługiwane przez strony niniejszego postępowania oraz inne podmioty wykonujące przewozy w ramach komunikacji zwykłej), w przypadku kursów pośpiesznych są pomijane. W przedmiotowej sprawie przewoźnicy wykonujący przewozy w ramach komunikacji pośpiesznej na trasach obejmujących linię komunikacyjną Elbląg – Braniewo zatrzymują się wyłącznie w Elblągu, Fromborku, Braniewie, ewentualnie w Milejewie. Kursy pośpieszne różnią się też zdecydowanie ceną od kursów zwykłych. Reasumując, wskazane dwa rodzaje komunikacji odpowiadają odmiennym potrzebom komunikacyjnym.

Potwierdzeniem powyższego, jest również utrwalone orzecznictwo zarówno Prezesa UOKiK jak i SOKiKu – Decyzja RWR 64/2005, z dnia 5.10.2005r., RWR 41/2007 z dnia 30.11.2007 r. RBG 18/2008 z dnia 21 lipca 2008r., wyrok z dnia 9.10.2006r. sygn. akt XVII AmA 29/05, z dnia 28.12.2005r. sygn. akt 2005r. wyrok z dnia 16 lutego 2005 r., sygn. akt XVII Ama 40/04. Tak samo Sąd Apelacyjny w wyroku z dnia 14 czerwca 2007 r., (sygn. akt VI A Ca 184/07) potwierdził jednoznacznie stanowisko Prezesa Urzędu, iż rynkiem właściwym jest autobusowa zwykła linia komunikacyjna, z wyłączeniem komunikacji kolejowej oraz komunikacji pośpiesznej i przyśpieszonej.

Jako rynek geograficzny wyodrębniono natomiast rynek, którym jest linia komunikacyjna Elbląg – Braniewo z przystankami pośrednimi w miejscowościach Dąbrowa, Piastowo, Milejewo, Zajączkowo, Huta Żuławska, Pogrodzie, Wodynia, Krzyzewo, Narusa, Frombork, Garbina, Stępień. Ustalając wskazany element terytorialny rynku właściwego, organ antymonopolowy brał pod uwagę dyrektywę wąskiej segmentacji rynku właściwego,

zgodnie z którą linia komunikacyjna to „najwyższy segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi i w odniesieniu do którego 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”¹. Dokonując wskazanego wyodrębnienia rynku geograficznego uwzględniono także rzeczywistych i potencjalnych nabywców przedmiotowych usług, czyli linię na której wnioskodawca i uczestnik rywalizują ze sobą o pozyskanie jak największej ilości pasażerów zainteresowanych ofertami przewoźników.

Powyższe stanowisko znajduje uzasadnienie zarówno w utrwalonym orzecznictwie Prezesa Urzędu (vide: Decyzja znak RBG 35/2002 z dnia 2 grudnia 2002r., Decyzja RKT 63/2002 z dnia 31 grudnia 2002r., Decyzja RWR 16/2004 z dnia 9 marca 2004r., Decyzja RGD 35/2006 z dnia 29 grudnia 2006r., Decyzja 5/2007 z dnia 28 lutego 2007r.), jak i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (vide: wyrok z dnia 28 stycznia 2004r., sygn. akt XVII Ama 10/03, wyrok z dnia 16 lutego 2005r. sygn. akt XVII Ama 40/04, wyrok z dnia 9 października 2006r. sygn. akt XVII Ama 29/05).

Nadto przesłanką pozwalającą traktować linię jako najwyższy rynek komunikacyjny są regulacje prawne, które wymagają od przewoźników uzyskania zezwolenia na obsługę linii oraz koordynacji rozkładu jazdy w odniesieniu do tej linii.²

Pozycja PKS Elbląg na rynku właściwym

Stosownie do art. 4 pkt 9 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* pozycją dominującą jest pozycja 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%.

W toku postępowania dokonano analizy udziału przewoźników w rynku właściwym w oparciu o następujące kryteria:

- ilość wykonywanych kursów,
- ilość sprzedanych biletów jednorazowych,
- wartość przychodu osiągniętego z przedmiotowej linii komunikacyjnej.

Wyniki przeprowadzonej analizy wskazują, że przez cały rozpatrywany w niniejszym postępowaniu okres, PKS Elbląg posiadał pozycję dominującą na rynku właściwym. W okresie od sierpnia 2006r. do grudnia 2007r. udział PKS Elbląg na rynku właściwym zdecydowanie przekraczał udział wnioskodawcy i oscylował w granicach od 77,4% do 93,1% (w zależności od kryterium, według którego obliczono wskaźnik udziału w rynku).

Natomiast w okresie od stycznia 2008r. rozpatrywana sytuacja uległa zmianie, z uwagi na zdecydowany wzrost udziału wnioskodawcy w rynku. We wskazanym okresie udział uczestnika w rynku kształtował się na poziomie od 58,2% do 81,6% (w zależności od kryterium, według którego obliczono wskaźnik udziału w rynku).

Zważywszy zatem na domniemanie wskazane w art. 4 pkt 10 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, zgodnie z którym pozycję dominującą na rynku właściwym

¹ Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003r., s. 11

² Metodologia badań rynkowych..., s.11

posiada przedsiębiorca, którego udział w rynku przekracza 40%, stwierdzić należy, że na przestrzeni całego ww. okresu, PKS Elbląg posiadał na rynku właściwym pozycję dominującą.

W tym miejscu warto podkreślić, że pozycja ww. uczestnika na rynku właściwym wynika również z posiadanego przez niego szerokiego doświadczenia w zakresie świadczenia usług regularnego przewozu osób, a także z silnego zaplecza ekonomicznego oraz rozbudowanej struktury organizacyjnej.

Ocena zachowań PKS Elbląg pod kątem naruszenia art. 8 ust. 1 i 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Posiadanie pozycji dominującej nie narusza przepisów obowiązującego prawa. Dopiero nadużycie tejże pozycji w celu ograniczenia konkurencji (warunki łączne) stanowi niedozwoloną praktykę. Ponadto nie wszystkie działania przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą na danym rynku relevantnym, stanowią praktyki zakazane, a jedynie te, które naruszają dyspozycje przepisów ww. ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*.

I. Art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym poprzez narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów.

W niniejszej sprawie w pierwszej kolejności należy rozstrzygnąć, czy poprzez wprowadzenie na przedmiotowym rynku właściwym ceny biletu jednorazowego w wysokości 4,98 zł (z późniejszymi zmianami) w małych busach, pomimo stosowania wyższych cen w pozostałych kursach, PKS Elbląg nadużywało posiadanej pozycji dominującej na określonym rynku.

Wolna konkurencja oznacza otwarty dostęp do rynku na równych prawach dla wszystkich przedsiębiorców. Przedsiębiorcy rywalizują o to, aby w drodze oferowania lepszych cen lub warunków świadczenia usług pozyskać jak największą liczbę kontrahentów. Poziom cen stosowanych przez przewoźnika, to podstawowy czynnik generujący wpływy ze sprzedaży biletów, a jednocześnie zasadniczy element konkurencji. Zasadniczo w świetle ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów dopuszczalne jest obniżenie ceny towaru lub usługi w ramach walki konkurencyjnej, o ile cena taka nie zejdzie poniżej kosztów wytwarzania towaru lub świadczenia usługi. Zdaniem Prezesa UOKiK, nie można zakwalifikować ceny jako rażąco niskiej, tylko na tej podstawie, że jest ona niższa niż ceny pobierane na innych liniach o tej samej długości (bądź jak w przypadku rozpatrywanej sprawy w innych kursach obsługujących sporną linię). W świetle zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego jednoznacznym jest, iż kwestionowane ceny małych busów były niższe w rozpatrywanym okresie, niż ceny biletów jednorazowych stosowane w pozostałych kursach obsługujących przedmiotową linię komunikacyjną oraz na innych liniach o takiej samej długości. Uznanie tychże cen za nielegalne tylko na tej podstawie, że są niższe, prowadziłoby do obowiązku stosowania jednolitych cen na wszystkich rynkach, na których działa przewoźnik. Jednakże nakaz prawny o takiej treści nie istnieje, w związku z czym nie można zakazać przewoźnikowi, który prowadzi działalność na wielu rynkach, nawet tożsamyh w aspekcie produktowym, stosowania zdywersyfikowanych strategii konkurencji,

zmiennych w zależności od kierunków jakie występują na danym rynku geograficznym. Zważywszy na reguły gospodarki, żadnego uczestnika rynku, w tym także posiadającego pozycję dominującą, nie można pozbawiać prawa do podejmowania działań - zmian adekwatnych do zmieniających się warunków konkurencji na rynku, w szczególności w sytuacji pojawienia się na rynku nowego konkurenta, o ile działania takie nie wypełniają znamion praktyk ograniczających konkurencję.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, iż istnienie całkowitego zakazu stosowania zróżnicowanych cen niesie ze sobą ryzyko, że konkurent pragnący wejść na rynek zastosuje taki zakaz jako skuteczną broń przed naturalną obniżką cen, zastosowaną przez przedsiębiorcę dominującego jako reakcję na jego pojawienie się na rynku.

Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie także w orzecznictwie antymonopolowym, zgodnie z którym „podmiot o pozycji dominującej może w odniesieniu do rynku przynależącego do rynku lokalnego stosować różne ceny na poszczególnych rynkach, bez narażania się na zarzut podziału rynku według kryteriów terytorialnych lub nieuczciwego oddziaływania na kształtowanie się cen” (vide wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 12 października 1994r., sygn. XVII Amr 30/94).

W związku z powyższym, Prezes UOKiK uznał, że PKS Elbląg jest uprawniony do stosowania indywidualnej polityki cenowej na spornej linii komunikacyjnej (także z uwagi na wykorzystanie autobusów o mniejszej pojemności, mniej kosztownych), zwłaszcza będącej reakcją na zmieniające się warunki współzawodnictwa na danym rynku. Jednakże powyższa ocena nie przesądza o tym, czy stosowane przez uczestnika ceny nie były cenami nieuczciwymi.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów nie wprowadza żadnych jednoznacznych kryteriów pozwalających na dokonywanie oceny, czy analizowana cena stanowi cenę nieuczciwą. W literaturze przedmiotu wskazuje się, 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.”³ W związku z tym, kwalifikacja, czy dana cena jest nieuczciwa, ma charakter ocenny i należy do orzecznictwa. Natomiast metodą pomocną dla stwierdzenia, czy stosowane przez przewoźnika posiadającego pozycję dominującą ceny mają charakter cen zakazanych jest analiza kosztowo – cenowa znana w literaturze przedmiotu jako test Areedy – Turnera. Zgodnie z tą metodą, cenami drapieżnymi 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.

Stanowisko wskazujące, że „drapieżna” polityka cenowa przedsiębiorcy o pozycji dominującej może stanowić nadużycie pozycji dominującej jest potwierdzone również w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który stworzył podstawowy test służący ocenie polityki cenowej dominanta. Po pierwsze należy wskazać, że sprzedaż poniżej średnich kosztów zmiennych jest uważana za nadużycie. Założenie, że obniżenie ceny poniżej takich kosztów jest przejawem „drapieżnictwa cenowego” wynika z faktu, że przedsiębiorca nie ma żadnego innego interesu w stosowaniu takich cen z wyjątkiem eliminacji konkurentów z rynku, po to aby następnie podnieść ceny korzystając z pozycji monopolistycznej. Po drugie, Trybunał podniósł, że ceny poniżej średnich kosztów całkowitych, ale powyżej średnich

³ Modzelewska-Wąchal E., *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 101.

kosztów zmiennych mogą być uważane za nadużycie dopiero, jeżeli są stosowane w ramach planu wyeliminowania konkurentów.⁴ 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.

Prawidłowa ocena ustalania ceny przez przedsiębiorcę dominującego wymaga zatem zbadania relacji przychody-koszty w danej firmie lub w danym segmencie rynku. Wobec powyższego Prezes UOKiK przeprowadził kalkulację kosztów i przychodów świadczenia usług regularnego przewozu osób przez PKS Elbląg w małych busach.

Jednocześnie wskazać należy, że w przedmiotowej sprawie niecelowym byłoby analizowanie cen i kosztów, gdyż z uwagi na specyfikę branży bardziej zasadne jest analizowanie czynników kształtujących przychód jednostkowy, tj. przychód z jednego wozokilometra, który nie jest jednak odpowiednikiem ceny jednostkowej. Przychód z jednego wozokilometra zależy bowiem od ceny jednostkowej i od poziomu wykorzystania zdolności przewozowej, natomiast koszt jednego wozokilometra nie zależy od ilości przewiezionych osób i w zasadzie pozostaje wielkością stałą. W związku z tym, przy stałym koszcie jednostkowym radykalne obniżenie cen biletów może spowodować, że działalność przewozowa będzie nadal rentowna, pomimo wzrostu progu rentowności, pod warunkiem zwiększenia wykorzystania zdolności przewozowej wskutek przejścia pasażerów droższego rywalu. Określając przychód PKS Elbląg w zakresie świadczenia usług regularnego przewozu osób w małych busach na linii Elbląg - Braniewo, Prezes UOKiK zaliczył do niego oprócz kwoty uzyskiwanej ze sprzedaży biletów także dopłatę do biletów ulgowych uzyskiwaną z samorządu województwa. Dopłata do biletów ulgowych wypłacana przez samorząd województwa warmińsko - mazurskiego stanowi rekompensatę w zakresie obciążeń finansowych, które nałożone są na uczestnika w związku ze stosowaniem w stosunku do transportu osób stawek i warunków nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób. Stosownie do art. 18a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób uwzględnia bowiem uprawnienia pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanawia te ulgi, ustali z przewoźnikiem, w drodze umowy, warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.

Oceniając koszty PKS Elbląg, Prezes UOKiK wziął pod uwagę, iż stosunek kosztów świadczenia regularnego przewozu osób do liczby przejechanych kilometrów (przebiegu) równa się średnim kosztom całkowitym ponoszonym przez uczestnika na jeden wozokilometr. Rozróżniając koszty stałe, czyli koszty, które nie są zależne od wielkości produkcji (np. amortyzacja, koszty administracyjne) oraz koszty zmienne, które zmieniają się w zależności od wielkości produkcji (np. cena paliwa), Prezes UOKiK uznał, że do kosztów zmiennych związanych ze świadczeniem usług regularnych przewozów osób PKS Elbląg należy zaliczyć następujące kategorie: zużycie paliw i innych materiałów technicznych oraz wynagrodzenia pracowników. Natomiast pozostałe koszty, tj. amortyzację oraz ubezpieczenia, podatki i opłaty, organ antymonopolowy zaliczył do kosztów stałych.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UOKiK poddał analizie dane zawarte w tabeli nr 5 (pkt 3 załącznika nr 1 do niniejszej decyzji). Analiza kształtowania się kosztów uczestnika związanych ze świadczeniem usługi regularnego przewozu osób w stosunku do przychodów z tej działalności w małych busach na linii Elbląg - Braniewo wykazała, że PKS Elbląg w okresie od grudnia 2006r. do stycznia 2007r. sprzedawał swoje usługi poniżej średnich kosztów całkowitych, jednakże uzyskiwane przychody pokrywały w całości średni koszt

⁴ Wyrok ETS z dnia 3 lipca 1991, AKZO Chemie BV v. Komisja, sprawa C-62/86, pkt. 71 i 72, Zbiory orzecznictwa Trybunału Europejskiego 1991 Strona I-03359.

zmienny. Jednocześnie należy podkreślić, iż nieprzedstawienie danych za okres od sierpnia 2006r. do listopada 2006r., nie uniemożliwia dokonania przez Prezesa UOKiK oceny działań uczestnika w tym okresie. Uwzględniając całokształt okoliczności sprawy, uznać bowiem należy, iż w czasie od sierpnia 2006r. do listopada 2006r. omawiana sytuacja kształtowała się w analogiczny sposób. Potwierdzeniem tej tezy, jest choćby fakt, iż w tym okresie PKS Elbląg stosował w małych busach cenę w wysokości 4,98 zł i 5,00 zł, czyli niższą, niemal o 20% (odpowiednio o 17% i 16,6%), niż cena stosowana w grudniu 2006r., w której warunkach PKS Elbląg zysku jednostkowego na poziomie 20% nie osiągnął. Jednocześnie należy podkreślić, że PKS Elbląg sam podniósł wspomniane ceny po relatywnie krótkim okresie ich stosowania, co wskazuje, iż uznał je za niezapewniające zysku. Tym samym przedmiotowe przychody kształtowały się na poziomie niższym niż w grudniu 2006r. Jednocześnie przy założeniu, że koszt jednego wozokilometra pozostaje w zasadzie wielkością stałą, przyjąć można, iż w okresie od sierpnia 2006r. do listopada 2006r. PKS Elbląg stosował strategię świadczenia usług regularnego przewozu osób po cenach, które mieszczą się w przedziale między średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitymi.

W tym miejscu podkreślić należy, iż w toku postępowania antymonopolowego uczestnik przyznał, że w rozpatrywanym w niniejszym postępowaniu okresie, w dwóch przypadkach zdarzyło się, że przychody uzyskane z wozokilometra były niższe od kosztu całkowitego, ale wyższe od kosztu zmiennego. Natomiast w pozostałym zakresie, ceny przez niego stosowane nie kształtowały się na poziomie, pozwalającym określić przedmiotowe ceny, jako rażąco niskie. Fakt ten na podstawie art. 229 kpc w zw. z art. 81 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, należy uznać za udowodniony.

Prezes UOKiK następnie rozważył, czy przyjęta przez PKS Elbląg strategia świadczenia usług regularnego przewozu osób po cenach, które mieszczą się w przedziale między średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitymi miała na celu wyparcie konkurenta z rynku.

W pierwszej kolejności podkreślić należy, że powyższa sytuacja dotyczy wyłącznie okresu pomiędzy sierpniem 2006r. a 27 listopada 2006r. Stosownie do zgromadzonych danych, stwierdzić należy, że PKS Elbląg swoją politykę cenową stworzył w odpowiedzi na usankcjonowane pojawienie się na rynku innego przedsiębiorcy. Wnioskodawca wchodząc na rynek ustalił stosowane przez siebie ceny na poziomie niższym niż uczestnik. W odpowiedzi na wejście nowego konkurenta na rynek, uczestnik wprowadził dodatkowe kursy, w których ustalił cenę na poziomie zdecydowanie niższym, aniżeli w swoich kursach dotychczas obsługujących sporną linię komunikacyjną. Dodatkowo należy podkreślić, iż nowe kursy małymi busami poprzedzały wszystkie kursy wnioskodawcy wyłącznie o 5 minut. Jak wynika z materiału dowodowego, w wyniku ww. działań uczestnika, wnioskodawca również obniżył cenę biletu, jednakże kształtowała się ona na tak niskim poziomie, że jej stosowanie w dłuższym okresie byłoby jednoznaczne z koniecznością opuszczenia przedmiotowego rynku. W tym miejscu podkreślić należy, że PKS Elbląg jako przedsiębiorca o bardzo silnej ekonomicznej pozycji, obsługujący większość linii komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie województwa warmińsko – mazurskiego, mógł wprowadzić ceny kształtujące się poniżej kosztów całkowitych, bez narażania się na straty skutkujące koniecznością opuszczenia rynku.

W związku z powyższym stwierdzić należy, że w okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r. działania uczestnika polegały na dążeniu do antykonkurencyjnego wypchnięcia rywala z rynku. Działanie to było reakcją na usankcjonowane pojawienie się na rynku, na którym PKS Elbląg był do tej pory niemal monopolistą, innego przewoźnika, który wprowadził cenę niższą o ok. 32% od ceny uczestnika. Natomiast w okresie od końca

listopada 2006r., poziom przychodów jednostkowych wykazywał tendencje wzrostowe, co w konsekwencji znalazło odzwierciedlenie we wzajemnej relacji przychodów oraz kosztów.

Prezes UOKiK ustalił, że PKS Elbląg w okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r. sprzedawał swoje usługi powyżej średnich kosztów zmiennych, a jego strategia była ukierunkowana na wyeliminowanie konkurenta, w związku z czym należałoby dokonać oceny, czy uczestnik miał możliwość odzyskania poniesionych strat w perspektywie długoterminowej.

PKS Elbląg jest przedsiębiorcą o bardzo silnej ekonomicznej pozycji, świadczy on bowiem usługi regularnego przewozu osób na zdecydowanej większości linii komunikacyjnych, posiada duży tabor oraz zaplecze finansowe. W związku z tym, wprowadzając ceny, które kształtowały się na poziomie poniżej średniego kosztu całkowitego, nie narażał się na niemożliwe do odzyskania straty. Istotnym jest również fakt, iż uczestnik wprowadził niższe ceny wyłącznie na kilku kursach, a z danych zgromadzonych w toku postępowania wynika, iż straty ponosił wyłącznie w okresie pierwszych kilku miesięcy. Niewątpliwie wprowadzenie niższych cen podyktowane było chęcią wyeliminowania nowego przedsiębiorcy, co w konsekwencji miało na celu osiągnięcie długoterminowych korzyści przez uczestnika.

Zgodnie z powyższym, a także kierując się założeniem przyjętym w orzecznictwie ETS, że w przypadku stosowania cen, które mieszczą się w przedziale między średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitymi, z jednoczesnym elementem subiektywnym polegającym na zamiarze wyparcia z rynku konkurenta, pozwalającym na uznanie praktyki za ograniczającą konkurencję, Prezes UOKiK uznał, iż działanie PKS Elbląg w okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r. stanowiło praktykę ograniczającą konkurencję.

Za powyższym stanowiskiem przemawia również fakt, iż w dniu 28 listopada 2006r. uczestnik wprowadził w małych busach cenę w wysokości 6,00 zł, którą utrzymywał przez niecały rok i która to cena pozwoliła na pokrycie kosztów jednostkowych. Jak ustalono, przedmiotowa cena zapewniła PKS Elbląg osiągnięcie rentowności, w związku z czym nie może być uznana za cenę drapieżną. Fakt, iż w początkowym okresie stosowania tejże ceny, uczestnik ponosił straty, nie może być automatycznie pochytywany jako okoliczność obciążająca, ponieważ straty powyższe miały charakter przejściowy, związany z dostosowaniem się do nowego sposobu prowadzenia działalności (dokonywanie przewozów za pomocą busów). Stosując ww. ceny, PKS Elbląg był w stanie od lutego 2007 pokryć wszystkie koszty i wypracować zysk. Jak widać z rozwoju sytuacji rynkowej, cena na poziomie 6,00 zł pozwoliła uczestnikowi na wypracowanie zysku, pomimo pozostania (a nawet ekspansji) konkurenta na rynku, w związku z czym należało przyjąć, iż od momentu rozpoczęcia jej stosowania nie mieliśmy do czynienia ze stosowaniem cen, które są opłacalne jedynie wówczas, gdy prowadzą do wyeliminowania konkurenta z rynku lub jego zdyscyplinowania (tj. cen drapieżnych).

W tym miejscu podkreślić należy, że oceniając dane dotyczące kosztów i przychodów generowanych przez uczestnika w małych busach, Prezes UOKiK brał także pod uwagę przesłanki uzasadniające zaniechanie wskazanej praktyki. Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes UOKiK może wydać decyzję o uznaniu praktyki za ograniczającą konkurencję i stwierdzającą zaniechanie jej stosowania, gdy przedsiębiorca nie narusza w dacie orzekania zakazu, o którym mowa w ww. ustawie, ponieważ podjął on odpowiednie działania lub zaniechania, których skutkiem jest, że jego zachowaniu nie można już przypisać przymiotu praktyki ograniczającej konkurencję⁵. Zgodnie

⁵ T. Skoczny, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów Komentarz*, C.H.Beck 2009r., s. 731

ze zgromadzonym materiałem dowodowym, w okresie od 28 listopada 2006r. uczestnik wprowadził nową cenę pozwalającą mu na osiągnięcie rentowności, tym samym nie prowadził już agresywnej polityki cenowej na rynku właściwym. Mając zatem na względzie powyższe, Prezes UOKiK stwierdził w okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r., stosowanie praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej przez PKS Elbląg na lokalnym rynku przewozów regularnych osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo poprzez narzucanie rażąco niskich cen za usługi regularnego przewozu osób w celu wyeliminowania konkurencji.

Oceniając przedmiotową praktykę uczestnika, Prezes UOKiK zakwestionował również jako usprawiedliwienie dla powyższego zachowania cenowego, zastosowanie przez PKS Elbląg na spornej linii komunikacyjnej promocji cenowej. Otóż w danym przypadku przesłanki wprowadzenia promocji nie wystąpiły, ponieważ:

- PKS Elbląg wykonywał regularne przewozy osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo od lat – nie był zatem nowym uczestnikiem rynku;
- usługi przewozu osób na ww. linii nie był produktem nowym,
- PKS Elbląg nie było zmuszone do stosowania zaniżonych cen biletów w celu wyróżnienia się na rynku, spostrzeżenia go jako nowego przewoźnika i zdobycia klienteli.

Nadto, z uwagi na ok. 1,5 roczny okres trwania promocji, przedmiotowe ceny nie kwalifikują się do nazywania ich promocyjnymi. Promocja to bowiem okres trwający zazwyczaj od kilku do kilkunastu tygodni, uczestnik prowadził ją natomiast przez 5 miesięcy 2006r., cały 2007r. oraz styczeń 2008r.

Potwierdzeniem powyższego jest również stanowisko sądu antymonopolowego, który w wyroku z dnia 19 listopada 1999r. (sygn. akt XVII Ama 44/97) stwierdził, iż „pod pojęciem promocji należy rozumieć akcję czy działanie krótkookresowe, podjęte w celu zachęcenia potencjalnych klientów do skorzystania z oferty”. Celem PKS Elbląg było natomiast dążenie do zniekształcenia relacji rynkowych i tłumienie konkurencji, a nie pozyskanie nowych klientów.

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

II Art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje nadużywanie pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

W niniejszej sprawie należy zatem rozstrzygnąć, czy wprowadzenie i wykonywanie na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, po cenach biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach na ww. linii, stanowi przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Do stwierdzenia wskazanej praktyki, niezbędne jest łączne wystąpienie dwóch przesłanek:

- posiadania przez PKS Elbląg pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo (rynek właściwy);

- nadużywania pozycji dominującej poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia i wykonywania na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, po cenach biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach na ww. linii.

Należy ponadto zauważyć, że jeden stan faktyczny może wypełniać dyspozycje więcej niż jednej praktyki ograniczającej konkurencję. Zgodnie z wyrokiem Sądu Antymonopolowego z dnia 23 czerwca 1999r. (sygn. akt XVII Ama 26/99) „określone zachowanie podmiotu, w stosunku do którego toczy się postępowanie antymonopolowe, może wyczerpywać znamiona dwóch lub więcej przepisów ustawy (zbieg podstaw prawnych).”

W związku z tym, mając na względzie ustalenia poczynione w odniesieniu do pierwszej zarzucanej uczestnikowi praktyki, stwierdzić należy, że przesłanka posiadania pozycji dominującej na rynku właściwym, została spełniona.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje się nadużywanie pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Przepis ten nakłada na przedsiębiorcę posiadającego pozycję dominującą obowiązek niestwarzania barier dla rozwoju konkurencji na rynku. Praktyka objęta tym przepisem ma przede wszystkim charakter antykonkurencyjny, choć może również godzić w bezpośrednie interesy kontrahentów. Potencjalny zakres stanów faktycznych mieszczących się w hipotezie normy wyprowadzanej z komentowanego przepisu jest bardzo szeroki. Istotne dla organu antymonopolowego jest natomiast skonkretyzowanie takiego działania podmiotu posiadającego pozycję dominującą, które przeciwdziała ukształtowaniu się warunków umożliwiających funkcjonowanie zdrowej konkurencji. W tym celu organ antymonopolowy powinien określić praktykę będącą przejawem nadużycia oraz wskazać rzeczywiste lub potencjalne skutki wywierające negatywny efekt dla swobody konkurencji na rynku.

W ocenie Prezesa UOKiK, przedmiotowe działanie uczestnika należy rozpatrywać mając na względzie kilka, łącznie występujących okoliczności, takich jak :

- 1) usankcjonowane wejście na rynek nowego przewoźnika,
- 2) rozpoczęcie wykonywania kursów poprzedzających wszystkie kursy wskazanego przewoźnika (mimo braku wymaganego w tym zakresie zezwolenia w początkowym okresie),
- 3) stosowania wyłącznie na przedmiotowych kursach cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych na pozostałych kursach obsługujących sporną linię komunikacyjną oraz pozostałych liniach o tej samej lub podobnej długości,
- 4) stosowania wyłącznie na przedmiotowych kursach cen biletów jednorazowych na poziomie między średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitymi.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, iż wnioskodawca uzyskał w dniu 17 czerwca 2005r. zezwolenie wydane przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego, na wykonywanie regularnego przewozu osób na linii komunikacyjnej Elbląg – Braniewo przez miejscowości Glinka i Rucianka. Zgodnie

z warunkami zezwolenia oraz skoordynowanym rozkładem jazdy, wykonywał on 3 pary kursów. Dnia 20 lipca 2005r. wnioskodawca zmienił trasę przejazdu, na trasę przez Pogrodzie, po uzyskaniu zmiany rozkładu jazdy zatwierdzonej przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego. W powyższym okresie, na skutek zawiadomienia PKS Elbląg, trzykrotnie przeprowadzone zostały kontrole przez Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego, celem sprawdzenia czy Bus Guliwer wykonuje transport drogowy zgodnie z warunkami posiadanego zezwolenia. W trakcie kontroli ustalono, iż wnioskodawca w trakcie wykonywanych kursów zatrzymywał się w miejscowościach, które pozostawały poza posiadanym przez niego zezwoleniem, za co została nałożona na niego kara pieniężna. Z wyjątkiem ww. kontroli nie uzyskano dowodów potwierdzających, by wnioskodawca był regularnym uczestnikiem spornej linii komunikacyjnej, co pozwala przypuszczać, że opisane działania miały charakter incydentalny i wynikały raczej z zamiaru pozyskania informacji na temat rynku, na którym wnioskodawca zamierzał rozpocząć regularne przewozy osób.

W dniu 9 sierpnia 2006r. Bus Guliwer otrzymał zezwolenie nr 0000294 wydane przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego, rozszerzając liczbę wykonywanych kursów do 5. Od tego też momentu wnioskodawca rozpoczął wykonywanie regularnego transportu osób na spornej linii komunikacyjnej, w sposób usankcjonowany i zatwierdzony przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, iż na spornej linii komunikacyjnej uczestnik uruchomił kursy małymi busami w dniu 28 sierpnia 2006r., tj. 19 dni po rozpoczęciu wykonywania przewozów przez wnioskodawcę. Wszystkie nowo uruchomione kursy poprzedzały o 5 minut kursy wnioskodawcy, a cena jednorazowego biletu wynosiła w nich 4,98 zł i była niższa niż na pozostałych kursach uczestnika obsługujących sporną linię, gdzie ceny kształtowały się na poziomie 8,90 zł.

Z analizy materiału dowodowego wynika, iż kursy wykonywane przez uczestnika małymi busami, w okresie do grudnia 2007r. poprzedzały wszystkie kursy wnioskodawcy. We wskazanym okresie uczestnik kilkakrotnie podwyższał ceny biletów jednorazowych w tych kursach, jednakże mimo tego pozostawały one zawsze na niższym poziomie niż ceny biletów w jego pozostałych kursach obsługujących sporną linię.

Od 3 stycznia 2008r., kiedy to Bus Guliwer znacznie zwiększył liczbę wykonywanych przez siebie kursów, powyżej opisana sytuacja uległa zmianie, gdyż od tego momentu tylko 1/3 kursów wykonywanych przez wnioskodawcę poprzedzana była kursami uczestnika. Jednakże nadal na wszystkich kursach małymi busami poprzedzającymi kursy wnioskodawcy, uczestnik stosował ceny niższe niż na pozostałych.

W omawianej sprawie kwestią kluczową jest fakt, iż wprowadzenie przez uczestnika małych busów, w których stosował ceny zdecydowanie niższe niż na pozostałych kursach obsługujących sporną linię komunikacyjną, a kształtujące się na w przedziale pomiędzy średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitymi, dopiero po usankcjonowanym wejściu na rynek wnioskodawcy i to wyłącznie w godzinach, w których odbywały się odjazdy autobusów Bus Guliwer. Z powyższego jednoznacznie wynika, iż podjęcie przedmiotowych działań uczestnika podyktowane było zamiarem wyparcia konkurenta z rynku. Potwierdzeniem tego jest również stanowisko PKS Elbląg, który potwierdził, iż po rozpoczęciu usankcjonowanych przewozów przez wnioskodawcę, uczestnik podjął niedozwolone praktyki (zarzucane wcześniej wnioskodawcy) w obawie przed utratą przychodów ze spornej linii komunikacyjnej. Na antykonkurencyjny cel działania uczestnika wskazuje również fakt, iż przedmiotowe kursy uczestnika były tańsze aniżeli kursy wnioskodawcy, w związku z czym można przypuszczać, że potencjalni pasażerowie wybrali

tańszego przewoźnika, tym bardziej, że godziny odjazdów były niemalże identyczne, co w tym przypadku odbywało się ze szkodą dla wnioskodawcy.

Jak wynika z ustaleń Prezesa UOKiK poczynionych w punkcie I niniejszej decyzji, a dotyczących narzucania przez uczestnika rażąco niskich cen biletów jednorazowych, PKS Elbląg w okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r. sprzedawał swoje usługi na poziomie niezapewniającym mu rentowności. Przedmiotowe ceny biletów jednorazowych stosował wyłącznie na kursach poprzedzających kursy wnioskodawcy. Dopiero od 28 listopada 2006r. uczestnik, na ww. kursach, zaczął sprzedawać swoje usługi na poziomie zapewniającym mu rentowność, co w konsekwencji doprowadziło do uznania, iż od tego momentu zaniechał praktyk narzucania rażąco niskich cen za usługi regularnego przewozu osób w celu wyeliminowania konkurencji.

Jakkolwiek przedsiębiorca dominujący, na mocy generalnej zasady konstytucyjnej⁶, korzysta z wolności gospodarczej i ma prawo ochrony swych interesów handlowych, to jednak przy zachowaniu zasad proporcjonalności.⁷ W przedmiotowej sprawie nie można mówić o proporcjonalności reakcji przedsiębiorcy dominującego do wejścia na rynek nowego przewoźnika. Podkreślenia wymaga również fakt, iż uczestnik nie tylko wprowadził tańsze kursy niejako automatycznie po pojawieniu się na rynku wnioskodawcy, ale zrobił to nawet pomimo braku odpowiedniego zezwolenia na ich odbywanie. Takie działanie uczestnika jednoznacznie wskazuje na jego antykonkurencyjny cel, co więcej potęguje antykonkurencyjny charakter praktyki. Zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości nadużyciem pozycji dominującej jest sytuacja, gdy konferencja liniowa zajmująca pozycję dominującą i mająca udział w rynku właściwym w wysokości przekraczającej 90% i tylko jednego konkurenta, wybiórczo obniża ceny, specjalnie po to, aby dopasować je do cen tego konkurenta⁸. Przedmiotowa konferencja liniowa wyciągnęła z powyższej praktyki, zwanej „walczącymi statkami”, podwójną korzyść. Po pierwsze, eliminowała główny i prawdopodobnie jedyny środek, przy użyciu którego przedsiębiorstwo mogło konkurować z rywalem. Po drugie natomiast, mogła nadal pobierać od swoich użytkowników wyższe ceny za te usługi, którym konkurencja nie zagrażała. Identyczna sytuacja miała miejsce w niniejszej sprawie. PKS Elbląg wprowadzając kursy małymi busami neutralizował jedyny środek konkurencyjny Bus Guliwer tj. cenę. Z drugiej strony zachował wysokie ceny w autobusach standardowych, którym nie zagrażała konkurencja wnioskodawcy.

Natomiast fakt, iż wnioskodawca pozostał uczestnikiem przedmiotowego rynku, nie ma znaczenia dla oceny działań PKS Elbląg. Stosowania art. 8 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie wyłącza okoliczność, iż antykonkurencyjny motyw zachowań przedsiębiorcy dominującego nie został zrealizowany. Zakazowi podlega już bowiem sama próba (zamiar) osiągnięcia przez dominanta określonego skutku stanowiącego nadużycie w świetle art. 8 ww. ustawy.⁹ Dla istnienia praktyki ograniczającej konkurencję, w tym praktyki z art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, nie jest konieczne wystąpienie negatywnego skutku w postaci eksploatacji pozycji rynkowej w warunkach ograniczonej konkurencji. Wystarczy, że zaistniało zagrożenie wystąpienia takiego skutku. Praktyką ograniczającą konkurencję jest już bowiem sama próba osiągnięcia

⁶ Art. 20 i art. 22 Konstytucji RP

⁷ K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2008r., s. 345

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16.03.2000r. w połączonych sprawach C-286/95 P i C-396/96 P Compagnie Maritime Belge Transports S.A. (C-395/96 P), Compagnie Maritime Belge S.A. (C-395/96 P) i Dafra-Lines A/S (C-396/96 P) przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich

⁹ K. Kohutek, M. Sieradzka, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2008r., s. 344

przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą na rynku określonego skutku (wyrok z 23.06.1999r., XVII Ama 26/99)¹⁰.

W ocenie Prezesa UOKiK, mając na względzie wszystkie przedstawione powyżej okoliczności, tj. rozpoczęcie wykonywania kursów poprzedzających wszystkie kursy Bus Guliwer, skoordynowane z usankcjonowanym wejściem na rynek wnioskodawcy, stosowanie wyłącznie w tych kursach cen biletów niższych niż na pozostałych kursach obsługujących sporną linię komunikacyjną a kształtujących się na poziomie pomiędzy średnimi kosztami zmiennymi a średnimi kosztami całkowitym, stwierdzić należy, iż omawiane działanie uczestnika wypełniło znamiona czynu, o którym mowa w art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Prezes UOKiK analizując omawiane działanie uczestnika, brał pod uwagę całokształt okoliczności sprawy, z jednoczesnym uwzględnieniem przesłanek uzasadniających uznanie zaniechania wskazanej praktyki. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny, relewantne jest zarówno zaniechanie stosowania praktyki wskutek własnych działań przedsiębiorcy, jak i zaprzestanie ograniczenia konkurencji przez oceniane zachowanie przedsiębiorcy w rezultacie zmian, jakie zaszły na rynku – niezależnie od woli i aktywności strony postępowania¹¹.

Analizując niniejszą praktykę stosowaną przez uczestnika, Prezes UOKiK brał pod uwagę zarówno stosowanie przez uczestnika rażąco niskich cen biletów jednorazowych, jak i jego pozacenowe zachowania rynkowe. Mając na względzie okoliczności sprawy uznał on, iż sednem omawianej praktyki było wprowadzenie przez uczestnika niskich cen wyłącznie na wybranych kursach, które w konsekwencji doprowadzić miało do wyeliminowania konkurenta z rynku. Wprawdzie wszystkie ww. pozacenowe działania PKS Elbląg skierowane były przeciwko wnioskodawcy, jednakże to właśnie niskie ceny były elementem, który doprowadzić miał do zwiększenia sprzedaży po stronie uczestnika „kosztem” zredukowania wielkości sprzedaży po stronie konkurenta. Zważywszy zatem na analizę cen stosowanych przez PKS Elbląg przedstawioną w punkcie I niniejszej decyzji, w tym w szczególności fakt, iż od końca listopada 2006r. uczestnik nie stosował już cen drapieżnych, Prezes UOKiK uznał, iż zarzucana uczestnikowi praktyka o której mowa w art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, polegająca na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia i wykonywania na linii komunikacyjnej Elbląg - Braniewo dodatkowych kursów autobusów pokrywających się z rozkładem jazdy wnioskodawcy, po cenach biletów jednorazowych poniżej cen występujących na pozostałych kursach na ww. linii, stosowana była okresie od sierpnia 2006r. do 27 listopada 2006r.

Od 28 listopada 2006r. uczestnik nie stosował już cen drapieżnych, zatem jego działaniu nie można przypisać cech dążenia do antykonkurencyjnego wypchnięcia rywala z rynku, a jedynie działania polegające sprostaniu sytuacji panującej na tymże rynku. Na powyższe wskazuje również fakt, iż w listopadzie 2007r. uczestnik zrezygnował z wykonywania dwóch kursów (w godzinach 16:15 i 17:15), które do tej pory poprzedzały kursy wnioskodawcy. Takie zachowanie uczestnika z całą pewnością nie ma cech antykonkurencyjnego działania i z pewnością nie jest ukierunkowane na wyeliminowanie konkurenta z rynku. Świadczy ono natomiast o dostosowaniu się przedsiębiorcy do warunków panujących na danym rynku.

¹⁰ por. E. Modzelewska – Wąchal *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Wyd. Twigger, Warszawa 2002, s. 97

¹¹ T. Skoczny, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów Komentarz*, C.H.Beck 2009r., s. 731

W tym miejscu podkreślić należy, iż okoliczności niniejszej sprawy nie pozostają również bez związku z sytuacją samych konsumentów. W momencie pojawienia się na przedmiotowym rynku wnioskodawcy, uruchomiony został nowy strumień kursów oferowanych szerokiej grupie konsumentów. Po upływie kilkunastu dni, uczestnik uruchomił nowe kursy, co w konsekwencji doprowadziło do sytuacji, w której konsumentom zapewniono większą liczbę przejazdów, w dwóch ofertach o zbliżonym charakterze. Jakkolwiek bezspornym pozostaje fakt, iż w okresie od sierpnia 2006r. do końca listopada 2006r., uczestnik stosował na ww. kursach ceny drapieżne, jednakże nie można zapominać, iż okoliczności panujące na rynku były korzystne dla konsumentów.

Zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym w doktrynie, organ antymonopolowy powinien koncentrować się na praktykach dominanta, które zagrażają efektywnej konkurencji (effective competition), poprzez antykonkurencyjne (a nie jakiegokolwiek) wykluczenie rywali z rynku; tylko bowiem tego rodzaju wykluczenie może mieć negatywny skutek na dobrobyt konsumentów. (...) Organ antymonopolowy powinien ograniczać swe interwencje do tych przypadków, w których praktyki dominanta są w stanie ograniczyć konkurencję poprzez wykluczenie konkurentów równie efektywnych co przedsiębiorstwo dominujące; ochrona takich konkurentów sprzyja bowiem rozwojowi ożywionej konkurencji cenowej, która jest przecież korzystna dla konsumentów. W rezultacie, jeśli równie efektywny konkurent będzie mógł rywalizować z praktykami cenowymi dominanta, wówczas należy przyjmować, że praktyki te nie wpływają negatywnie na efektywną konkurencję, a poprzez to na sytuację konsumentów¹².

Okoliczności niniejszej sprawy wskazują, iż w okresie od sierpnia 2006r. do końca listopada 2006r. uczestnik prowadził działania będące w istocie walką cenową. W tym zakresie nie ma wątpliwości, iż działania uczestnika miały charakter antykonkurencyjny. Natomiast od 28 listopada 2006r. uczestnik zorientowany był na sprostanie warunkom panującym na rynku właściwym, w tym zwłaszcza na konkurencji cenowej podjętej z wnioskodawcą. Od tego też momentu na rynku właściwym panowała efektywna konkurencja między jego uczestnikami. Co więcej działania uczestnika nie zagrażały już konkurencji, a wręcz przyczyniały się do jej rozwoju z korzyścią dla konsumentów.

W doktrynie podkreśla się, iż zakaz nadużywania pozycji dominującej może nie mieć zastosowania do zachowania mogącego prowadzić do wykluczenia rywali z rynku, jeśli istnieje dla takiego zachowania obiektywne usprawiedliwienie: przedsiębiorca jest w stanie przekonująco argumentować, iż (...) jego działanie stanowi racjonalną, minimalizującą straty odpowiedź na zachowania konkurentów (meeting competition defence)¹³. Uwzględniając zatem powyższe stwierdzić należy, że działania podejmowane przez uczestnika w okresie od 28 listopada 2006r. stanowiły właśnie odpowiedź na działania podejmowane przez wnioskodawcę.

Mając na względzie powyższe, Prezes UOKiK uznał, iż w okresie od 28 listopada 2006r. działaniom PKS Elbląg nie można przypisać charakteru antykonkurencyjnego i w tym zakresie interwencja organu publicznego byłaby niepotrzebna (a być może nawet szkodliwa z punktu widzenia właściwego rozwoju rynku oraz wzrostu dobrobytu konsumentów)¹⁴.

¹² Glosa do wyroku ETS z 15.03.2007r. w sprawie C-95/04 P British Airways plc.v. Komisja Wspólnot Europejskich i Virgin Atlantic Airways Ltd, Lex nr 244595 Konrad Kohutek

¹³ *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz.* pod red. C. Banasińskiego i E. Piontka, Lexis Nexis 2009r., s.237-238

¹⁴ Glosa do wyroku ETS z 15.03.2007r. w sprawie C-95/04 P British Airways plc.v. Komisja Wspólnot Europejskich i Virgin Atlantic Airways Ltd, Lex nr 244595 Konrad Kohutek

W związku z powyższym, należało orzec jak w pkt II sentencji decyzji.

Kara pieniężna

Stosownie do art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes UOKiK może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu, osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 i art. 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów wprowadziła zasadę fakultatywności kar nakładanych przez organ antymonopolowy na przedsiębiorców, którzy dopuścili się naruszenia zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję, o których mowa w art. 5 lub 8 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Biorąc pod uwagę stopień naruszenia interesu publicznoprawnego oraz fakt, iż Prezes UOKiK w swoich orzeczeniach wielokrotnie wskazywał na bezprawność opisanych działań, w niniejszej sprawie organ antymonopolowy postanowił nałożyć na PKS Elbląg karę pieniężną.

W niniejszej decyzji Prezes UOKiK dowiódł naruszenia przez PKS Elbląg zakazu nadużywania pozycji dominującej określonego w art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. Okoliczności naruszenia przez uczestnika zakazu praktyk ograniczających konkurencję w pełni uzasadniają nałożenie kary pieniężnej. Skuteczne oddziaływanie na kształtowanie się zachowania tego przedsiębiorcy zgodnie z regułami konkurencji wymaga, by w przypadku stwierdzonego w niniejszej decyzji stosowania praktyki ograniczającej konkurencję nałożyć na niego karę pieniężną, o jakiej mowa w art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Nakładając karę pieniężną określoną w art. 101 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, Prezes UOKiK wziął pod uwagę konieczność spełnienia przesłanek podmiotowych, tj. stwierdzenia, że określone w ww. przepisie naruszenie dokonane było co najmniej nieumyślnie. Konieczność brania pod uwagę przesłanki winy w przypadku stosowania kar pieniężnych określonych w art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów wynika bezpośrednio nie tylko z treści tego przepisu, ale również pozostaje w zgodzie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego (orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 1 marca 1994 r.; sygn. U. 7/93). Jest to również zbieżne z zasadami stosowania kar pieniężnych, które obowiązują we wspólnotowym prawie konkurencji. Zgodnie z art. 23 ust. 2 lit. a Rozporządzenia Rady Unii Europejskiej z dnia 16 grudnia 2002 r. (Dz. Urz. UE nr L 1 z dnia 4 stycznia 2003 r.) Komisja może w drodze decyzji nałożyć karę pieniężną na przedsiębiorców lub związki przedsiębiorców, jeżeli umyślnie lub nieumyślnie naruszają zakazy określone w art. 81 lub 82 TWE.

Zgodnie z art. 83 Konstytucji RP, każdy ma obowiązek przestrzegania prawa Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek znajomości i przestrzegania norm prawa ciąży tym bardziej na profesjonalnych uczestnikach obrotu rynkowego, takich jak PKS Elbląg. Podmioty profesjonalnie działające na rynku powinny mieć możliwość przewidzenia, że podejmowane przez nie antykonkurencyjne działania będą uznane przez Prezesa UOKiK za praktykę ograniczającą konkurencję i nie mogą skutecznie dowodzić braku świadomości naruszenia zakazu nadużywania pozycji dominującej.

W ocenie Prezesa UOKiK, okoliczności sprawy jednoznacznie wskazują, że działania uczestnika miały charakter umyślny. Podejmując opisane w niniejszej decyzji zachowania, PKS Elbląg działał z bezpośrednim zamiarem istotnego ograniczenia konkurencji, na co wskazuje również fakt, że uczestnik podjął kilka działań skierowanych na osiągnięcie ww. celu. W ocenie Prezesa UOKiK, działanie PKS Elbląg dokonywane było ze świadomością jego antykonkurencyjnych skutków względem konkurentów. Dopiero z momentem, w którym przedsiębiorca ten zaniechał stosowania praktyk ograniczających konkurencję, powyższe okoliczności uległy zmianie.

Art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przewiduje możliwość nałożenia na przedsiębiorcę kary pieniężnej w wysokości nie większej niż 10% przychodu, osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary. Przychód PKS Elbląg w 2008 r. wyniósł 37 985 929,72 zł. Ustawa nie przesądza bezwzględnie wysokości kary nakładanej przez Prezesa UOKiK, który decyduje o tym w każdym konkretnym przypadku. Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 101-103, Prezes UOKiK powinien wziąć pod uwagę w szczególności okres, stopień oraz okoliczność uprzedniego naruszenia przepisów ustawy (art. 104 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów).

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes UOKiK w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonych w niniejszej decyzji naruszeń. W związku z tym, że oba działania stanowiły wzmacniające się środki do osiągnięcia antykonkurencyjnego celu, przy ustalaniu kary pieniężnej, Prezes UOKiK poddał je łącznej ocenie. Dokonując tej oceny Prezes UOKiK wziął pod uwagę, że o wadze naruszenia decydują dwie grupy okoliczności: dotyczące (a) natury naruszenia i (b) czynników związanych ze specyfiką rynku oraz działalnością przedsiębiorcy.

W kwestii natury naruszenia Prezes UOKiK wyróżnia (i) naruszenia bardzo poważne, do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku, (ii) naruszenia poważne, do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne niezaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów, (iii) naruszenia mniej poważne niż wyżej wymienione (naruszenia pozostałe), do których należą m.in. porozumienia wertykalne niedotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze.

W ocenie Prezesa UOKiK stwierdzone nadużywanie przez PKS Elbląg pozycji dominującej na rynku właściwym należy zakwalifikować jako naruszenie poważne, gdyż uczestnik podejmując opisane działania, miał na celu istotne ograniczenie konkurencji. Z okoliczności sprawy wynika, iż uczestnik działał z bezpośrednim zamiarem ograniczenia konkurencji na rynku, na którym był do tej pory niemal monopolistą.

Ze względu na naturę naruszenia wysokość kary pieniężnej należało określić na poziomie 0,21% przychodu PKS Elbląg (79 770,45 zł).

Wychodząc z założenia, że wymiar kary pieniężnej nakładanej za stosowanie przez przedsiębiorcę praktyk ograniczających konkurencję powinien uwzględniać specyfikę rynku oraz być uzależniony od wpływu stwierdzonego naruszenia na ten rynek, Prezes UOKiK rozważył, czy ustalona wyżej wartość kary powinna podlegać dalszej modyfikacji. Wobec tego Prezes UOKiK zauważył, że w niniejszej sprawie należy w pierwszej kolejności

uwzględnić charakter rynku, na którym panują niskie bariery wejścia. Nadto należy uwzględnić niewielki zasięg geograficzny przedmiotowej praktyki w stosunku do zasięgu działania uczestnika. Należy także wziąć pod uwagę fakt, iż działania podjęte przez przedsiębiorcę nie miały w ostateczności wpływu na rynek, co więcej wnioskodawca nie tylko nie opuścił rynku, ale w zdecydowanym zakresie umocnił na nim swoją pozycję.

Wobec powyższego Prezes UOKiK uznał, że z uwagi na ocenę wpływu naruszenia na rynek, postanowiono obniżyć kwotę bazową kary o 70% (55 839,32 zł).

Organ antymonopolowy uwzględnił następnie okres trwania naruszenia PKS Elbląg. Na taką potrzebę wskazuje wprost treść art. 104 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Prezes UOKiK uznał, że okres naruszenia może wpływać na zwiększenie wysokości kary, która wynika z oceny natury naruszenia i czynników związanych ze specyfiką rynku oraz działalnością przedsiębiorcy, jeżeli długotrwałość stosowania praktyki prowadziłaby do zwielokrotnienia jej negatywnych skutków, w szczególności, gdy wpływa na wysokość korzyści uzyskiwanych przez przedsiębiorcę dopuszczającego się naruszenia lub szkody ponoszone przez innych uczestników rynku.

Odnosząc to do rozpatrywanej sprawy Prezes UOKiK uznał, że podejmowanie przez PKS Elbląg zakwestionowanych działań można określić jako naruszenie krótkoterminowe. Zdaniem Prezesa UOKiK wskazany okres stosowania praktyki nie powinien zatem powodować podwyższenia wysokości kary.

Ustalając wysokość nałożonej na PKS Elbląg kary pieniężnej, Prezes UOKiK wziął również pod uwagę, czy w sprawie występują okoliczności łagodzące lub obciążające. Zdaniem organu antymonopolowego, zaniechanie stosowania przez uczestnika praktyk ograniczających konkurencję winno być uwzględnione jako okoliczność łagodząca. Natomiast jako okoliczność obciążająca Prezes UOKiK uznał umyślność działania przedsiębiorcy, gdyż przedsiębiorca w pełni świadomie dążył do osiągnięcia antykonkurencyjnego skutku.

Biorąc powyższe pod uwagę Prezes UOKiK uznał, że uzasadnione jest dodatkowe obniżenie wysokości kary o 10% (2 393,11 zł).

W tym świetle Prezes UOKiK uznał, że wadze naruszeń ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, udowodnionych PKS Elbląg odpowiada kara w wysokości 0,05% przychodu osiągniętego przez uczestnika w 2008 r. Biorąc pod uwagę przekazane przez PKS Elbląg informacje o wynikach finansowych tego przedsiębiorcy, wartość kwotowa nałożonej kary pieniężnej wynosi 21 538 zł (słownie: dwadzieścia jeden tysięcy pięćset trzydzieści osiem zł).

W ocenie Prezesa UOKiK ww. kara pieniężna w pełni odpowiada stopniowi zawinienia uczestnika. Nakładając karę w ustalonej wyżej wysokości, Prezes UOKiK wyszedł z założenia, iż powinna ona mieć charakter zarówno represyjny, jak i prewencyjny, przyczyniając się do przestrzegania przez PKS Elbląg reguł konkurencji w przyszłości.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów odnosi wysokość kary pieniężnej do procentowej wielkości przychodu przedsiębiorcy. Przy czym pod pojęciem przychodu należy rozumieć przychód uzyskany w roku podatkowym poprzedzającym dzień wszczęcia postępowania na podstawie ustawy, w rozumieniu obowiązujących przedsiębiorcę przepisów o podatku dochodowym.

PKS Elbląg podniósł, iż w związku z tym, że przedmiotowe postępowanie antymonopolowe dotyczyło wyłącznie sprzedaży biletów jednorazowych, w związku z czym tylko ten przychód winien być uwzględniany przez Prezesa UOKiK przy wymierzaniu kary. Zdaniem uczestnika, przy wymierzaniu kary pieniężnej Prezes UOKiK winien pominąć

pozostałe przychody bezpośrednio i pośrednio związane z wykonywaną przez przedsiębiorcę komunikacją.

Z przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów wynika, iż przychodem jest przychód w rozumieniu obowiązujących przedsiębiorcę przepisów o podatku dochodowym. Ww. ustawa nie przewiduje podziałów przychodu, na które wskazywał uczestnik, w związku z czym przy wymierzaniu kary pieniężnej, Prezes UOKiK uwzględnił cały przychód uzyskany przez PKS Elbląg w 2008r. Na powyższe miał wpływ również fakt, iż znaczna część generowanych przez uczestnika przychodów pochodzi ze sprzedaży biletów jednorazowych.

Uwzględniając wskazany powyżej przychód PKS Elbląg w 2008 r., ustalony na podstawie przekazanych przez nią dokumentów finansowych, nałożona na uczestnika kara pieniężna mieści się w granicach wyznaczonych przez art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i jednocześnie stanowi 0,56% kary maksymalnej, przewidzianej za naruszenie zakazu określonego w art. 8 ww. ustawy.

W świetle wskazanych okoliczności, nałożenie przedmiotowej kary, jak i jej wysokość, jest w pełni uzasadniona.

Zgodnie z art. 105 ust. 4 ww. ustawy karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji, na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie prowadzone w NBP O/O Warszawa o numerze 51-10101010-0078782231000000.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, w zw. z art. 131 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz na podstawie art. 479²⁸ §2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu w Bydgoszczy.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Bydgoszczy
Dorota Karczewska

Otrzymują:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o.
Al. Grunwaldzka 61
82-300 Elbląg
2. „Bus Guliwer”
Agnieszka Paluch
ul. Grota Roweckiego 62/5
14-500 Braniewo
3. a/a