

# PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

## DELEGATURA URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW W BYDGOSZCZY

---

85-097 Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 34  
Tel. (0-52) 345-56-44, Fax (0-52) 345-56-17, Tel. Centrala (0-52) 3254-266  
E-mail: bydgoszcz@uokik.gov.pl

---

Bydgoszcz, dnia 02.12.2002 r.

Znak: RBG-531-00021/02/RK-J

### DECYZJA Nr – RBG 35/2002

- I. Na podstawie art. 104 kpa oraz art. 28 ust. 6 i art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15.12.2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Waldemara Szufrajdy, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Waldemar Szufrajda Firma „RAINBOW” Tryszczyn 1 86-011 Wtelno, nie stwierdza się stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 w/w ustawy polegającej na nieuczciwym oddziaływaniu przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy na kształtowanie cen biletów poprzez stosowanie niskich cen za bilety autobusowe na niektórych kursach na trasie Bydgoszcz–Koronowo tj. autobusach oznaczonych literą „S”, w których Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy wprowadziło tzw. cenę promocyjną.
- II. Na podstawie art. 104 kpa oraz art. 28 ust. 6 i art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15.12.2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Waldemara Szufrajdy, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Waldemar Szufrajda Firma „RAINBOW” Tryszczyn 1 86-011 Wtelno, nie stwierdza się stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 w/w ustawy polegającej na ograniczeniu przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy zbytu na usługi przewozowe wykonywane przez Waldemara Szufrajdę poprzez rozpoczynanie kursu autobusu na wcześniejszym przystanku niż to wynika z trasy oznaczonej na rozkładzie jazdy i bilecie ze szkodą dla konsumentów.

### Uzasadnienie

Waldemar Szufrajda, prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Waldemar Szufrajda Firma „RAINBOW” Tryszczyn 1, 86-011 Wtelno, polegającą na przewozie osób (zezwolenie Starosty Bydgoskiego nr 9/2001 z dnia 27.07.2001 r. na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób), zwany dalej Wnioskodawcą, wystąpił o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej

Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy (zwanemu dalej Uczestnikiem, PKS). Wnioskodawca uzasadniając swój wniosek podniósł, iż wykonuje usługi przewozu osób na trasie Bydgoszcz - Koronowo. Na tej samej trasie analogiczne usługi wykonywane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy (do końca lutego 2002 r. - Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bydgoszczy). Według Wnioskodawcy ilość kursów wykonywanych przez niego na określonej wyżej trasie wynosi (*tajemnica przedsiębiorstwa*), natomiast ilość kursów wykonywanych przez uczestnika wynosi około (*tajemnica przedsiębiorstwa*), co tym samym daje udział w rynku odpowiednio – *tajemnica przedsiębiorstwa*.

W pismach uzupełniających treść wniosku Wnioskodawca podniósł, że:

- 1/ Uczestnik rozpoczyna niektóre kursy na przystankach wcześniejszych niż wykazano na zakupionym bilecie,
  - 2/ Uczestnik wprowadza kursy z kilkuminutowym wyprzedzeniem przed kursami Wnioskodawcy,
  - 3/ Uczestnik stosuje zaniżone ceny biletów na kursach autobusowych poprzedzających kursy Wnioskodawcy (cena biletu na trasie Bydgoszcz – Koronowo stosowana przez Uczestnika wynosi 5,20 zł, natomiast na kursach poprzedzających kursy Wnioskodawcy wynosi 2 zł).
- Wnioskodawca podniósł ponadto, iż uczestnik wycofuje się lub ogranicza swe usługi na trasach mniej rentownych.

Odpowiadając na przedstawione zarzuty Uczestnik odpowiedział (k. 72-74), iż:

1/ Zarzut dotyczący wprowadzenia kursów z kilkuminutowym wyprzedzeniem kursów wykonywanych przez Wnioskodawcę nie zasługuje, zdaniem Uczestnika, na uwzględnienie z tego powodu, iż rozkład jazdy na trasie Bydgoszcz - Koronowo został przez Uczestnika opracowany w dniu 15.12.1999 r., a skoordynowany w dniu 11.01.2000 r., tymczasem rozkład jazdy dołączony przez Wnioskodawcę do wniosku został skoordynowany w dniu 24.08.2001 r., tj. półtora roku po wprowadzeniu na tej trasie rozkładu jazdy przez Uczestnika. Uczestnik podkreślił, iż przed dniem 24.07.2001 r. Wnioskodawca prowadził działalność polegającą na świadczeniu usług przewozu osób bez zezwolenia, a ponadto wykorzystywał przystanki PKS bez uzgodnienia oraz bez ponoszenia kosztów ich utrzymania do własnej działalności.

2/ Odnosząc się do zarzutu stosowania niskich cen za bilety na kursach na trasie Bydgoszcz–Koronowo Uczestnik potwierdził, iż rzeczywiście na w/w trasie wykonuje przewozy po niższej cenie - w ramach promocji. Ceny promocyjne stosowane są w ściśle określonym przedziale czasowym i mają na celu reklamę usług Uczestnika. O promocji tej powiadomieni zostają pasażerowie, gdyż autobusy, w których stosowana jest cena promocyjna oznaczone są literą „S”. Jednocześnie Uczestnik podkreślił, iż cena promocyjna nie jest stosowana wyłącznie na w/w trasie, ale także na innych trasach np. Bydgoszcz-Mrocza, Bydgoszcz–Solec Kujawski, Bydgoszcz – Dobrcz.

Jednocześnie z powyższym Uczestnik podkreślił, iż ceny stosowane przez Wnioskodawcę na wszystkich kursach są niższe od cen Uczestnika i są one stosowane w sposób stały. Uczestnik wyjaśnił ponadto, iż likwidacja linii nierentownych jest jego prawem (argumentując uzasadnieniem wyroku SN Izba Cywilna z dnia 7.02.2002 r. sygn. akt I CKN 1002/99).

Mając powyższe na uwadze organ antymonopolowy decyzją nr RBG – 04/2002 z dnia 18.03.2002 r. sygn. akt RBG-531-S-04/01/2958/RJ (k. 101-104) na podstawie art. 85 ust. 1 w związku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319), po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego odmówił wszczęcia postępowania antymonopolowego w sprawie nakazania

zaniechania stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy zarzucanych praktyk ograniczających konkurencję.

Od decyzji, o której mowa powyżej odwołanie z dnia 23.03.2002 r. wniósł Waldemar Szufrajda (k.107-108), w którym podniósł niewyjaśnienie przez organ antymonopolowy wszystkich istotnych dla sprawy okoliczności faktycznych i prawnych, mogących mieć wpływ na wynik sprawy.

Ponadto odwołujący podniósł, iż:

1/ Skoordinowanie rozkładu jazdy dla PKS miało miejsce wcześniej niż dla Wnioskodawcy, pomimo faktu, iż wniosek W. Szufrajdy o skoordinowanie rozkładu jazdy został złożony wcześniej niż wniosek PKS. Zdaniem Wnioskodawcy, 2 letni okres oczekiwania na skoordinowanie jego rozkładu jazdy wynika z faktu, iż koordynator jest byłym pracownikiem PKS.

2/ PKS nie odniósł się do zarzutu, iż rozpoczyna kursy na przystankach wcześniejszych niż to wynika z rozkładu jazdy. Zdaniem W. Szufrajdy, PKS zgodnie z rozkładem ma prawo do rozpoczynania kursów od swojej siedziby tylko na 3 kursach. Według jego opinii fakt zabierania pasażerów z przystanku wcześniejszego niż to wynika z rozkładu jazdy kwalifikuje PKS do cofnięcia zezwolenia na wykonywanie przewozu osób.

3/ PKS stosuje promocje tylko na liniach, na których kursy odbywane są, prócz PKS, także przez Wnioskodawcę. W. Szufrajda podniósł, iż na trasie Chojnice – Bydgoszcz przez Koronowo – PKS stosuje promocję od Koronowa, co jego zdaniem, jest niesprawiedliwe dla pasażerów odbywających cały kurs.

Po ponownej analizie materiału dowodowego zebranego w aktach sprawy dokonanej na skutek złożonego odwołania organ antymonopolowy decyzją (k. 119-121) z dnia 04.06.2002 r. Nr 18/2002 r. sygn. akt RBG-531-00001(w)/02/RJ - stosownie do treści art. 74 ust. 4 ustawy – uchylił decyzję nr RBG 04/2002 (pkt I) i wszczął na podstawie art. 44 i art. 85 ustawy postępowanie antymonopolowe (pkt II) w związku z zarzutami stosowania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy praktyk ograniczających konkurencję, polegających na:

1/ nieuczciwym oddziaływaniu przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy na kształtowanie cen biletów poprzez stosowanie niskich cen za bilety autobusowe na niektórych kursach na trasie Bydgoszcz – Koronowo, w których Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy wprowadziło tzw. cenę promocyjną,

2/ ograniczaniu przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy zbytu na usługi przewozowe wykonywane przez W. Szufrajdę poprzez rozpoczynanie kursu autobusu na wcześniejszym przystanku niż to wynika z trasy oznaczonej na bilecie,

3/ próbie wyeliminowania Wnioskodawcy z rynku usług przewozowych, na trasie Bydgoszcz-Koronowo, poprzez wprowadzenie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Bydgoszczy kursów z kilkuminutowym wyprzedzeniem w stosunku do kursów wykonywanych przez W. Szufrajdę.

Ponadto postanowieniem z dnia 17.09.2002 r. (k. 188) organ antymonopolowy na podst. art. 35 § 1 kpa wyłączył do odrębnego postępowania kwestię oddziaływania przez PKS na kształtowanie cen biletów poprzez stosowanie niskich cen za bilety autobusowe na niektórych kursach na trasie Bydgoszcz-Koronowo w autobusach oznaczonych „S”, w których PKS wprowadziło tzw. cenę promocyjną oraz kwestię ograniczenia przez PKS

zbytu na usługi przewozowe wykonywane przez W. Szufrajdę poprzez rozpoczynanie kursu autobusu na wcześniejszym przystanku niż to wynika z trasy oznaczonej na bilecie i w rozkładzie jazdy.

Organ antymonopolowy ustalił następujący stan faktyczny:

Wnioskodawca i Uczestnik prowadzą działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług transportowych w zakresie przewozu osób (PKS – zezwolenie Prezydenta Miasta Bydgoszczy nr 6/2000 z dnia 16.02.2000 r. na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób – k. 146, Wnioskodawca – jak wyżej w uzasadnieniu – k. 36). Kwestią sporną w niniejszej sprawie jest wykonywanie powyżej określonej usługi na trasie Bydgoszcz–Koronowo.

Według danych Wnioskodawcy na powyższej trasie wykonuje on *tajemnica przedsiębiorstwa* kursów, a Uczestnik około *tajemnica przedsiębiorstwa*, co daje odpowiednio *tajemnica przedsiębiorstwa* (k. 34).

Z informacji przedstawionych przez Uczestnika w piśmie z dnia 26.02.2002 r. wynika, iż na tej trasie występują następujący przewoźnicy, którzy wykonują następującą ilość kursów (k.95):

- dni robocze:
- komunikacja prywatna – *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Szczecinek *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Świdwin *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Chojnice *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Bydgoszcz *tajemnica przedsiębiorstwa*
- soboty
- komunikacja prywatna *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Szczecinek *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Chojnice *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Bydgoszcz *tajemnica przedsiębiorstwa*
- niedziele
- komunikacja prywatna *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Szczecinek *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Chojnice *tajemnica przedsiębiorstwa*
- PKS Bydgoszcz *tajemnica przedsiębiorstwa* ,

co daje Wnioskodawcy sumę *tajemnica przedsiębiorstwa*, a Uczestnikowi *tajemnica przedsiębiorstwa* – odpowiednio *tajemnica przedsiębiorstwa* i *tajemnica przedsiębiorstwa* udział w rynku.

W dniu 14.12.2001 r. PKS wprowadził tzw. cenę promocyjną niektórych na kursach na trasie Bydgoszcz-Koronowo. Autobusy objęte tą promocją oznaczone są literą „S” Promocja została wprowadzona na okres roku i miała na celu reklamę usług uczestnika. Taka oferta została wprowadzona przez Uczestnika także na innych trasach. Komunikacja w rozkładzie oznaczona jako „S” wykonywana jest tylko dwoma autobusami o podwyższonym standardzie tj. autobusami wysokopokładowymi marki Neoplan nr rej CB 46063 i marki Volvo nr rej CB 43114 (k. 128).

Ulgi handlowe –bilety w promocji- wprowadzone przez PKS oparte są – wg wyjaśnień Uczestnika - na rachunku ekonomicznym i, co podkreśla Uczestnik, nie pozostają w związku z ulgami ustawowymi (vide: pismo PKS – bez daty PKS-N/29/2002 str. 2 uwagi do pkt.1.3 –

k. 127-130), do występowania o które (o refundację) podstawą jest ustawa z dnia 20.06.1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu drogowego (Dz. U. Nr 54, poz. 254). Uczestnik zauważa, iż kwota należnych przewoźnikowi dopłat z tytułu ulg ustalana jest na podstawie wydruku z kasy fiskalnej określającej wielkość udzielonych przez przewoźnika ulg ustawowych w okresie miesiąca kalendarzowego.

Według wyjaśnień Uczestnika na w/w trasie obowiązują dwie ceny biletów: cena biletu normalnego jednorazowego na trasie Bydgoszcz-Koronowo wynosi 5,40zł, a w kursach oznaczonych jako „S” - 2zł.

Ponadto PKS wyjaśnił, iż stosuje różnego rodzaju działania marketingowe (vide: pismo PKS bez daty PKS-N/29/2002, str. 3):

- m. in. ustalone zostały indywidualne taryfy na niektóre linie w odniesieniu do biletów normalnych jednorazowych i miesięcznych i tak np. ceny biletów normalnych jednorazowych i w promocji na innych trasach – stosowane przez Uczestnika - kształtują się następująco:

Bydgoszcz - Szubin	5,40 i 3,00zł
Bydgoszcz-Nakło (Paterek)	1,80 i 1,50zł
Bydgoszcz -Nakło (Potulice)	2,70 i 1,50zł
Bydgoszcz - Mrocza	6,00 i 4,50zł
Bydgoszcz - Dobrcz	5,40 i 2,50zł

- ceny biletów miesięcznych pełnopłatnych i w promocji „S” (PKS podniósł, iż w kursach promocyjnych nie honoruje biletów miesięcznych ulgowych – vide: pismo z dnia 18.07.2002 r. str. 3 in fine - k. 143)

Koronowo 186 zł i 99 zł

Mrocza 166 zł i 83 zł

Szubin 122 zł i 66 zł.

- ponadto:

- bezpłatne przejazdy dla dzieci do 4 lat,
- 20% zniżki na przejazdy jednorazowe dla studentów
- 20% zniżki na przejazdy jednorazowe dla osób powyżej 65 roku życia,
- w komunikacji przyśpieszonej
- 30% zniżki dla dzieci między 4 a 7 rokiem życia
- 30% zniżki dla osób powyżej 65 roku życia
- komunikacja KOMFORTBUS
- 30% zniżki dla studentów
- 30% zniżki dla osób powyżej 60 roku życia
- nadto dla stałych klientów fundowane są nagrody w drodze losowania.

PKS wyjaśnił, iż ulgi ustawowe stosowane są jedynie do biletów sprzedawanych w taryfie podstawowej, i tak w przypadku biletu na przedmiotowej trasie wg taryfy podstawowej 5,40 zł przedstawiają się następująco (k. 158):

- ulga ustawowa 37%- 2,00 zł – dopłata 2,00 zł
- ulga ustawowa 49%- 2,65 zł – dopłata 2,65 zł
- ulga ustawowa 78%- 4,21 zł – dopłata 4,21 zł

Jednocześnie PKS przedstawił koszt świadczenia usługi przewozu na przedmiotowej trasie w/w autobusami „S” na 1 pasażera na przykładzie miesiąca kwietnia br. (vide: powołane wyżej pismo bez daty) –k. 130

*tajemnica przedsiębiorstwa*

miesięcznie:

*tajemnica przedsiębiorstwa*

W piśmie z dnia 18.07.2002 r. PKS uszczegółowił powyższe dane (k. 160-161):  
*tajemnica przedsiębiorstwa*

Jak podkreśla PKS zastosowana taryfa promocyjna „S” pozwoliła na osiągnięcie zysku przez przewoźnika – cena biletu nie jest zatem ceną dumpingową.

Wnioskodawca w piśmie z dnia 11.09.2002 r. podniósł, iż oprócz 2 wymienionych marek autobusów kursują także autobusy marki Autosan BCY 5948, Neoplan BCV 0253, Volvo BCY 2773. Ponadto Wnioskodawca zakwestionował podaną przez PKS cenę paliwa, ilość spalanej paliwa na 100km, a ponadto koszt obsługi autobusu Volvo. W jego ocenie litr paliwa kosztuje ok. 2,40 zł, Neoplan spala ok. 32l/100km, a Volvo ok. 35l/100km, natomiast koszt obsługi autobusu Volvo wynosi nie *tajemnica przedsiębiorstwa*, lecz 1450 zł, co w jego ocenie powoduje, że koszty przedstawione przez PKS są wyższe. Wnioskodawca zakwestionował ponadto przedstawioną dla wyliczeń ilość przewożonych przez Uczestnika pasażerów.

Ustosunkowując się do zarzutów Wnioskodawcy Uczestnik w piśmie z dnia 10.10.2002r. (k. 215-217) przedstawił kilkanaście faktur dot. zakupu paliwa w cenie 1,88zł (k. 218-234). Jednocześnie Uczestnik podniósł, iż dla ustalania kosztów przyjmuje się ceny netto, tj. bez podatku VAT, co wynika z art. 16 ust. 1 pkt 46 ustawy z dnia 15.02.1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (t. j. z 2000 r., Nr 54, poz. 654 z późn. zm.). Uczestnik wyjaśnił ponadto, iż normy zużycia paliwa określa wewnętrzne zarządzenie Uczestnika - tj. Zarządzenie Nr 11 Dyrektora PPKS w Bydgoszczy z dnia 1.04.1997 r. w sprawie zasad normowania i rozliczania zużycia paliw oraz płynów w eksploatacji pojazdów samochodowych (k.235-259). Ubocznie organ antymonopolowy zauważa, iż normy te zostały zachowane także w Zarządzeniu Nr 116/2002 Prezesa Zarządu PKS Sp. z o.o. w Bydgoszczy z dnia 10.06.2002 r. w sprawie zasad normowania i rozliczania paliw oraz płynów w eksploatacji pojazdów samochodowych (k. 265-273). W przypadku przekroczenia normy zużycia paliwa kierowca jest zobowiązany do zapłacenia równowartości przepału. Zatem normy podane w kalkulacji kosztów zgodne są z obowiązującym wówczas zarządzeniem. Potwierdzając także ilość pasażerów podaną w kalkulacji Uczestnik wyjaśnił, iż jest ona zgodna z wydrukami z kas fiskalnych i od kwoty uzyskanej z takiej ilości sprzedanych biletów opłacony został podatek VAT oraz podatek dochodowy - w dowód czego Uczestnik przedstawił odpis wydruku z programu dotyczącego rozliczenia podatku VAT (k. 260).

Jednocześnie Uczestnik wyjaśnił, iż w przypadku awarii autobusów 2 wyżej określonych marek Uczestnik zastępuje te autobusy innymi (np. Autosan), tak aby zapewnić pasażerom przewóz. Uczestnik wyjaśnił, iż autobusy zastępcze wykonujące kursy międzymiastowe mają normę zużycia paliwa mniejszą o 2-4 litry.

Uczestnik wyjaśnił ponadto, iż opłata w kursach oznaczonych „S” jest opłatą ryczałtową na całym kursie tj. od dworca PKS w Bydgoszczy do Koronowa niezależnie od miejsca rozpoczęcia kursu przez pasażera. Jeżeli pasażer wybiera kurs „S” płaci za bilet na określonych powyżej zasadach. Jeśli wybiera kurs nie oznaczony literą „S” płaci za bilet według ogólnego cennika tj. cenę 5,40 zł.

W zakresie drugiej z zarzucanych praktyk ograniczających konkurencję organ antymonopolowy ustalił, iż jak wynika z rozkładów jazdy Uczestnika na trasie Bydgoszcz - Koronowo tylko 3 kursy rozpoczynają się spod dworca PKS przy ul. Jagiellońskiej 58, pozostałe natomiast kursy winny rozpoczynać się od ul. Focha (Rondo Grunwaldzkie) –k. 22. PKS przyznał (vide: pismo PKS bez daty PKS-N/29/2002- k. 127 i n.), iż wykonując

wszystkie kursy międzymiastowe, w których miejscowością początkową jest miasto Bydgoszcz rozpoczyna je z własnego dworca autobusowego usytuowanego przy ul. Jagiellońskiej 58. PKS podał, iż rozpoczynanie kursów na danej trasie od kolejnego, poza początkowym, przystanku byłoby nieracjonalne ekonomicznie. PKS wyjaśnił, iż opisana sytuacja spowodowana została omyłką, przeoczeniem, które ujawniło się wskutek prowadzonego postępowania i zostało niezwłocznie poprawione (na okoliczność potwierdzenia został przysłany nowy skoordynowany rozkład jazdy, w którym wszystkie kursy rozpoczynały się od dworca PKS – k. 131).

Wnioskodawca podniósł (vide: pismo z dnia 11.09.2002 r.- k. 173 i n.), iż nie może być mowy o omyłce, ponieważ każdy rozkład jazdy jest skoordynowany przez Kierownika Wojewódzkiego Ośrodka Organizacji Przewozów Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie Wojewódzki Ośrodek Organizacji Przewozów Samochodowych w Bydgoszczy z siedzibą w Inowrocławiu. Jednocześnie w tymże piśmie Wnioskodawca przyznał, że: „W pełni zgadzam się ze słowami (Uczestnika – przyp. UOKiK), że nielogiczne i nieekonomiczne jest rozpoczynanie kursów na jednym z kolejnych przystanków zamiast początkowego, jednak poczynania takie praktykował PKS, na co jest tylko jedno wytłumaczenie – prowadzenie nieuczciwej konkurencji”.

Organ antymonopolowy wystąpił także do Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy w celu uzyskania informacji nt. wyników kontroli przeprowadzonych przez Starostwo Powiatowe w Bydgoszczy dotyczącej działalności w/w przedsiębiorców na określonej powyżej trasie w zakresie objętym zezwoleniami na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób (k. 156). Z informacji przesłanych ze Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy wynika, iż w dniu 8.04.2002 r. została na podstawie upoważnienia Starosty Bydgoskiego przeprowadzona kontrola w zakresie „zgodności wykonywania przewozów przez firmę RAINBOW na linii Bydgoszcz –Koronowo (Projprzem) z warunkami udzielonego zezwolenia”. W trakcie kontroli zwrócono ponadto „uwagę na sposób realizowania przewozów na tej linii drugiego przewoźnika” tzn. PKS Sp. z o.o. w Bydgoszczy. Kwestie poruszone w protokole kontroli dotyczą także problematyki objętej drugim z prowadzonych przez organ antymonopolowy postępowań przeciwko Uczestnikowi. Odnośnie problematyki objętej niniejszym postępowaniem Starostwo potwierdziło, iż na 11 kursów wykazanych w tabeli (rozkładu jazdy) 1079 tylko 3 mogą rozpoczynać się z dworca PKS. Stwierdzono jednak, że wszystkie kursy rozpoczynają się z przystanku sprzed dworca. Jednocześnie Dyrektor Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy poinformował, iż opisane w protokole nieprawidłowości w chwili obecnej nie mają miejsca (k. 193-195).

Ponadto Wnioskodawca podniósł, że:

1/ w jego ocenie przesłana kasetą VHS uwidacznia, w jaki sposób kierowcy PKS opóźniają kursy (co jest przedmiotem drugiego postępowania) w celu odebrania klientów i obniżenia rentowności linii. Ta kasetą była wg Wnioskodawcy podstawą do złożenia przez Komisariat Policji w Koronowie wniosku do Sądu Rejonowego w Bydgoszczy o ukaranie kierowców PKS.

2/ na trasie Bydgoszcz- Koronowo funkcjonują 3 różne ceny biletów, co powoduje dezorientację pasażerów.

3/ zmiana tablicy informującej o objęciu kursu sprzedażą biletów w promocji „S” na trasie Bydgoszcz-Chojnice przez Koronowo zakładana jest w Koronowie tj. w połowie kursu (k.107 i k.175).

Uczestnik wyjaśnił, iż praktyka zakładania tablicy informacyjnej „S” w połowie kursu nigdy nie miała miejsca (k. 141).

W piśmie z dnia 3.10.2002 r. (k. 207) Wnioskodawca przedstawił, iż z raportu miesięcznego za m-c grudzień 2001 r. suma należności za bilety wynosiła *tajemnica przedsiębiorstwa* zł, a w lutym 2002 r. *tajemnica przedsiębiorstwa* zł (k. 209).

Organ antymonopolowy w piśmie z dnia 9.10.2002 r. zobowiązał Wnioskodawcę do przedstawienia (k.212):

1/ wydruków raportów miesięcznych począwszy od października 2001 r. do końca września 2002 r. - powyższe wydruki winny wykazać jak kształtował się zbyt na usługi przed wprowadzeniem tzw. ceny promocyjnej przez PKS,

2/ rentowności - rozumianej jako stosunek kwoty zysku do kosztów własnych – za rok 2001 i osobno za rok bieżący do końca września br.

3/ w jakim procencie, w ocenie Wnioskodawcy, rozpoczynanie kursów przez PKS na przystanku wcześniejszym niż oznaczony na bilecie i rozkładzie jazdy (tj. od dworca PKS zamiast od ul. Focha) przyczyniło się do zmniejszenia zbytu na usługę transportu świadczoną na trasie Bydgoszcz-Koronowo,

4/ czy suma przedstawiona w przesłanych wydrukach jest sumą cen wszystkich biletów sprzedanych przez Wnioskodawcę w danym miesiącu.

Wymaganych informacji Wnioskodawca nie przedstawił stwierdzając, iż „przedstawiona dokumentacja (chodzi prawdopodobnie o materiał dowodowy zebrany w aktach- przyp. UOKiK) powinna w sposób wystarczający udowodnić, że działania PKS-u wpłynęły na spadek rentowności mojej (Wnioskodawcy -przyp. UOKiK) firmy” (k.274).

### **Organ antymonopolowy zważył, co następuje:**

I. Zgodnie z treścią art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 15.12.2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319), zwanej dalej Ustawą zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców.

Praktyką określoną w art. 8 ust. 2 pkt 1 Ustawy jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku polegające na „bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych lub rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów”.

Praktyką określoną w art. 8 ust. 2 pkt 2 Ustawy jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku polegające na „ograniczeniu produkcji, zbytu lub postępu technicznego ze szkodą dla kontrahentów lub konsumentów”.

Rozstrzygnięcie sporu zaistniałego między Wnioskodawcą a Uczestnikiem wymaga przeprowadzenia przez organ antymonopolowy następujących czynności:

- delimitacji rynku właściwego w niniejszej sprawie,
- zbadania, czy na tak ustalonym rynku PKS zajmuje pozycję dominującą,
- ustalenia, czy – w przypadku, gdyby taką pozycję PKS zajmował – została ona przez tego przedsiębiorcę nadużyta w celu 1/ narzucenia nieuczciwych cen, bądź 2/ ograniczania zbytu na usługi przewozu osób wykonywane przez Wnioskodawcę ze szkodą dla konsumentów.

II. W niniejszej sprawie, w ocenie organu antymonopolowego, wymiar produktowy rynku jest związany z usługami świadczonymi przez przedsiębiorstwa transportowe, mające na celu zaspokajanie potrzeb transportowych, natomiast wymiar terytorialny związany jest z przebiegiem określonej linii – trasy komunikacyjnej, bowiem z punktu widzenia pasażera wyrazem realizacji jego potrzeb nie jest jakiegokolwiek przemieszczenie w przestrzeni lecz podróż wykonywana na określonej trasie pomiędzy dwoma interesującymi go punktami.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy rynek właściwy konstytuują zatem usługi przewozu pasażerów na trasie Bydgoszcz-Koronowo.



Dla identyfikacji czasowego aspektu rynku zdefiniowanego powyżej istotne jest, iż z dniem 14.12.2001 r. PKS wprowadził na trasie Bydgoszcz-Koronowo promocję cen biletów na niektórych kursach tj. autobusach oznaczonych „S”.

Skoro zarzut stawiany skarżonemu przedsiębiorcy związany jest z nadużywaniem przez niego pozycji dominującej na skutek - 1) „nieuczciwego oddziaływania przez PKS na kształtowanie cen biletów poprzez stosowanie niskich cen za bilety autobusowe na niektórych kursach na trasie Bydgoszcz-Koronowo, tj. autobusach oznaczonych „S”, w których PKS wprowadził tzw. cenę promocyjną” i 2) „ograniczania przez PKS zbytu na usługi przewozowe wykonywane przez Wnioskodawcę poprzez rozpoczynanie kursu autobusu na wcześniejszym przystanku niż to wynika z trasy oznaczonej w rozkładzie jazdy i na bilecie” – to kolejnym krokiem niezbędnym do rozstrzygnięcia sporu pomiędzy stronami jest ustalenie, czy na rynku właściwym PKS taką pozycję zajmuje.

III. Stosownie do treści art. 4 pkt 9 Ustawy przez pozycję dominującą rozumie się „pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%”.

Równocześnie samo posiadanie pozycji dominującej nie jest zabronione. Sankcjonowaniu podlega dopiero jej nadużywanie.

Jest poza sporem, iż na określonym wyżej rynku PKS posiada pozycję dominującą. Na trasie Bydgoszcz –Koronowo wykonywanych jest 146 kursów, z czego PKS wykonuje *tajemnica przedsiębiorstwa*, co daje *tajemnica przedsiębiorstwa* udział w rynku.

IV. Kwestią wymagającą ustalenia w zakresie pierwszego ze stawianych PKS zarzutów tj. nadużywania pozycji dominującej na rynku poprzez „nieuczciwe oddziaływanie na kształtowanie cen biletów poprzez stosowanie niskich cen za bilety autobusowe na niektórych kursach na trasie Bydgoszcz-Koronowo, tj. autobusach oznaczonych „S”, w których PKS wprowadziło tzw. cenę promocyjną” niezbędne jest wykazanie, czy rzeczywiście w komunikacji „S” PKS kształtuje ceny w sposób nieuczciwy - w niniejszej sprawie stosuje ceny rażąco niskie.

Z materiału dowodowego zgromadzonego w aktach sprawy wynika, iż Uczestnik wprowadził z dniem 14.12.2001 r. na trasie Bydgoszcz-Koronowo w autobusach oznaczonych literą „S” bilety po cenie promocyjnej (koszt biletu w komunikacji „S” wynosi 2zł, w pozostałych kursach 5,40zł). Komunikacja „S” na tej trasie była – według wyjaśnień Uczestnika - w całości prowadzona jako reklamowa. Takie kampanie promocyjno-reklamowe usług Uczestnik wprowadził także na innych trasach. Na przedmiotowej trasie komunikacja prowadzona jest tylko dwoma autobusami o podwyższonym standardzie tj. marki Neoplan i Volvo. Tylko w przypadku awarii czy usterek technicznych kursy odbywane w/w markami autobusów są zastępowane innymi autobusami (jak wynika z wyjaśnień uczestnika tańszymi np. Autosan, gdyż spalającymi o kilka litrów mniej paliwa na 100 km).

Uczestnik przedstawił kalkulację przewozu 1 pasażera na przedmiotowej trasie w/w autobusami. Koszt na 1 pasażera wynosi *tajemnica przedsiębiorstwa* zł, przychód *tajemnica przedsiębiorstwa* zł, zatem dochód na 1 pasażera wynosi *tajemnica przedsiębiorstwa*zł. Wielkości te nie obejmują podatku VAT.

Skoro PKS osiągnął zysk ze sprzedaży biletów w komunikacji „S”, to zdaniem organu antymonopolowego, brak jest podstaw do twierdzenia, co zarzuca Wnioskodawca (k.177), iż cena ta jest ceną dumpingową.

Kwestionowane przez Wnioskodawcę wielkości w zakresie: liczby przewożonych pasażerów, kosztów zakupu paliwa, koszty obsługi autobusu Volvo, marek kursujących

autokarów, ilości spalanego przez w/w marki autobusów paliwa, zostały przez Uczestnika wyjaśnione, bądź potwierdzone stosownymi dokumentami. Wnioskodawca natomiast nie przedłożył żadnych dowodów, które, w ocenie organu antymonopolowego, podważałyby przedstawione przez Uczestnika wyjaśnienia i dowody (przedstawione przez Wnioskodawcę pismo, w którym został podany koszt obsługi autobusu Volvo –1450zł- nie może stanowić dowodu z dokumentu w rozumieniu przepisów Ustawy). Zgodnie z regułami ogólnymi - z mocy art. 6 kc - ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Także stosownie do treści art. 84 ust. 2 zd. 2 Ustawy Wnioskodawca jest obowiązany uprawdopodobnić naruszenie przepisów Ustawy w celu potwierdzenia zasadności stawianych zarzutów stosowania praktyk ograniczających konkurencję. Dopiero udowodnienie stawianego zarzutu skutkuje zastosowaniem sankcji przewidzianych w Ustawie (por. wyroki Sądu Antymonopolowego z dnia 20.05.1998 r. sygn. akt XVII Ama 11/98, z dnia 10.05.1993 r. sygn. akt XVII Amr 6/93, z dnia 1.04.1998 r. sygn. akt XVII Ama 35/97, z dnia 10.09.1992 r. sygn.akt XVII Amr 15/92). Pomimo długotrwałego postępowania dowodowego w postępowaniu przez Prezesem Urzędu, W. Szufrajda nie przedstawił na tę okoliczność przekonujących dowodów.

Przepis art. 8 ust. 2 pkt 1 Ustawy zakazuje podmiotowi o pozycji dominującej na rynku narzucania nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych lub rażąco niskich. Okoliczność, że podmiot o pozycji dominującej stosuje tzw. ceny promocyjne biletów w komunikacji oznaczonej „S”, a więc w określonym okresie czasowym (z wyłączeniem niedziel i świąt), na określonej trasie, określonymi pojazdami nie uzasadnia samo przez się zarzutu nieuczciwego oddziaływania na kształtowanie cen. Wręcz przeciwnie. Stosowanie przez podmiot gospodarczy promocyjnych cen w komunikacji oznaczonej „S” w określonym przedziale czasowym jest przejawem efektywnej konkurencji, elementem działań rynkowych, korzystnych z punktu widzenia interesów konsumentów. Takie działania rynkowe konkurentów zmuszają ich wzajemnie do podejmowania różnorodnych działań ukierunkowanych na obniżanie kosztów świadczenia usług (rywalizacja cenowa) i w ostatecznym rachunku jest to czynnik postępu. Jest to działanie podjęte w celu zachęcenia potencjalnych klientów do skorzystania z usług Uczestnika. Niedopuszczalne jest jedynie stosowanie przez podmiot gospodarczy cen niższych niż jego koszty (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 12.10.1994 r. sygn. akt XVII Amr 30/94).

W ocenie organu antymonopolowego efektywność ekonomiczna każdej linii liczona jest osobno, a taryfa opłat powinna być ustalana samodzielnie przez poszczególnych przewoźników. Przy określaniu tej taryfy winny być brane pod uwagę kryteria rynkowe. W ten sposób przewoźnik we własnym zakresie przeprowadza kalkulację ceny za usługę w oparciu o: z jednej strony koszty z drugiej zaś dochodowość danej linii limitowaną przez konkurencję.

Uczestnik postępowania wyjaśnił, iż bilety w komunikacji „S” są biletami, do których Uczestnik stosuje ulgi handlowe. Zastosowane ulgi pozwalają jednak na osiągnięcie zysku. PKS podkreślił, iż zastosowanie ulgi handlowej uniemożliwia skorzystania z ulgi ustawowej, co w praktyce oznacza brak możliwości skorzystania z obu ulg jednocześnie.

Konkludując, w ocenie organu antymonopolowego, skoro Uczestnik osiąga dochód, brak jest podstaw do stwierdzenia stosowania przez uczestnika praktyk ograniczających konkurencję.

V. W zakresie drugiego ze stawianych PKS zarzutów tj. nadużywania pozycji dominującej na rynku poprzez „ograniczanie przez PKS zbytu na usługi przewozowe wykonywane przez Wnioskodawcę poprzez rozpoczynanie kursu autobusu na wcześniejszym przystanku niż to wynika z trasy oznaczonej w rozkładzie jazdy i na bilecie” niezbędne jest wykazanie, iż takie ograniczenie zbytu w rzeczywistości nastąpiło oraz czy nastąpiła szkoda dla konsumentów.

Uczestnik postępowania przyznał, iż zgodnie z rozkładem jazdy tylko trzy kursy powinny być przez niego rozpoczynane sprzed jego dworca autobusowego przy ul. Jagiellońskiej 58, a pozostałe z ul. Focha tj. następnego w kolejności przystanku na trasie Bydgoszcz-Koronowo. Tymczasem, co Uczestnik przyznaje, wszystkie kursy rozpoczynał sprzed w/w dworca. W ocenie Uczestnika taka sytuacja spowodowana została niedopatrzeniem z jego strony – tj. zamieszczeniem w rozkładzie jazdy początku kursu od ul. Focha - które zostało ujawnione na skutek prowadzonego postępowania, a które zostało niezwłocznie uregulowane i w chwili obecnej wszystkie kursy w rozkładzie jazdy rozpoczynają się sprzed dworca przy ul. Jagiellońskiej. Uczestnik podkreślił, iż rozpoczynanie kursu na jednym z kolejnych przystanków, a nie na początkowym, byłoby dla niego nieracjonalne ekonomicznie. Ponadto Uczestnik wyjaśnił, iż wszystkie kursy międzymiastowe rozpoczyna sprzed własnego dworca autobusowego przy ul. Jagiellońskiej 58.

W niniejszej kwestii Wnioskodawca nie wykazał, iż doszło do ograniczenia zbytu na usługę przewozu osób świadczoną przez jego firmę. Organ antymonopolowy podjął próbę precyzyjnego wyjaśnienia tej kwestii (vide: pismo z dnia 9.10.2002 r. – k. 212), jednakże Wnioskodawca lakonicznie odpowiedział, iż „przedstawiona dokumentacja (chodzi prawdopodobnie o materiał dowodowy zebrany w aktach- przyp. UOKiK) powinna w sposób wystarczający udowodnić, że działania PKS-u wpłynęły na spadek rentowności mojej (Wnioskodawcy -przyp. UOKiK) firmy” (k.274).

Wnioskodawca nie przedstawił także żadnych dowodów na okoliczność, iż kwestionowane działania PKS spowodowały szkodę dla konsumentów (np. szkodę finansową – w ocenie organu antymonopolowego zrozumiałą kwestią jest, iż w przypadku czasowego zbiegu kursu Wnioskodawcy i komunikacji „S” PKS – potencjalny pasażer wybierze kurs przewoźnika oferującego tańszy bilet).

W ocenie Prezesa Urzędu w niniejszej kwestii pozostają aktualne uwagi dotyczące ciężaru dowodu (vide pkt IV).

Reasumując, w ocenie organu antymonopolowego, także w zakresie drugiego z postawionych PKS zarzutów Wnioskodawca nie wykazał istnienia żadnej z wymaganych przesłanek niezbędnych dla stwierdzenia stosowania zarzucanej praktyki ograniczającej konkurencję, określonej w art. 8 ust. 2 pkt 2 Ustawy.

VI. Organ antymonopolowy zauważa, iż Wnioskodawca w trakcie prowadzonego postępowania w trybie Ustawy wielokrotnie opisywał działania Uczestnika jako nieuczciwe, bądź wprost je nazywając nieuczciwą konkurencją (k.1, k.4, k.7., k.8, k.9, k.21, k.25, k.30, k.176, k.207). Organ antymonopolowy w korespondencji kierowanej do Wnioskodawcy podejmował starania mające na celu wyjaśnienie różnic w zakresie możliwości dochodzenia przez Wnioskodawcę swych praw w trybie ustawy z dnia 16.04.1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. Nr 47, poz. 211 z późn. zm.) i w trybie Ustawy (k. 17-18, k.27-28). Wnioskodawca ostatecznie zdecydował się na dochodzenie praw w trybie Ustawy. Jednakże w dalszym ciągu Wnioskodawca określał działania PKS jako czyny nieuczciwej konkurencji, w szczególności następującymi sformułowaniami: „W pełni zgadzam się ze słowami (Uczestnika – przyp. UOKiK), że nielogiczne i nieekonomiczne jest rozpoczynanie kursów na jednym z kolejnych przystanków zamiast początkowego, jednak poczynania takie praktykował PKS, na co jest tylko jedno wytłumaczenie – prowadzenie nieuczciwej konkurencji” (vide: pismo z dnia 11.09.2002 r.- k. 173 i n.) oraz „Nie mam nic przeciwko konkurencji ale pod warunkiem, że jest ona uczciwa” (vide: pismo z dnia 3.10.2002 r., k. 207).

Obszar Ustawy, rzutuujący tym samym na zakres właściwości rzeczowej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, ukierunkowany jest na sferę struktur organizacyjnych podmiotów gospodarczych funkcjonujących na rynku z punktu widzenia zapewnienia rozwoju konkurencji, ochrony podmiotów gospodarczych narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję oraz ochrony interesów konsumentów, a także i do działań eliminujących praktyki ograniczające konkurencję podmiotów gospodarczych, wykorzystujących dominującą pozycję zajmowaną na rynku. Ustawa ukierunkowana jest więc na ochronę samodzielności, a w szczególności swobody podejmowania decyzji przez podmioty gospodarcze, zagrożonej nie tylko porozumieniami ograniczającymi konkurencję, ale także istnieniem dominujących na rynku struktur organizacyjnych podmiotów gospodarczych lub ich związków. Wymaga przy tym podkreślenia, że przedmiotem ochrony Ustawy nie jest jakkolwiek samodzielność (swoboda podejmowania decyzji przez podmioty gospodarcze), lecz tylko taka, która ma swoje źródło w istnieniu dominujących na rynku struktur organizacyjnych oraz wynikających stąd zagrożeń, płynących z ograniczenia konkurencji, przy czym realizacja tego zamierzenia następuje w trybie administracyjnym. Przedmiotem regulacji Ustawy o nie są natomiast praktyki nieuczciwej konkurencji, podejmowane przez podmioty gospodarcze nastawione na maksymalizację zysku, kosztem interesów konkurentów, jak i konsumentów (vide: wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 19.09.1991 r. sygn. akt XVII Amr 9/91).

Konkludując, ocena czy miały miejsce czyny nieuczciwej konkurencji nie może zostać dokonana w toku postępowania, którego celem jest ustalenie, czy miało miejsce działanie noszące znamiona praktyki ograniczającej konkurencję (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2.06.1999 r. sygn. akt I CKN 43/98), tym niemniej nie było przeszkód dla przeciwdziałania wskazanym przez Wnioskodawcę zachowaniom dla uruchomienia przez niego odpowiednich instrumentów przewidzianych w ustawie o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, o czym był informowany przez organ antymonopolowy.

VII. Mając na uwadze, iż PKS w trakcie prowadzonego postępowania zaprzestał stosowania zarzucanej praktyki dostosowując swój rozkład jazdy do faktycznego miejsca rozpoczynania kursu na przedmiotowej trasie, organ antymonopolowy zauważa, iż stosownie do treści art. 93 Ustawy „nie wszczyna się postępowania w sprawie stosowania praktyk ograniczających konkurencję, jeżeli od końca roku, w którym zaprzestano ich stosowania upłynął rok”. Okoliczność powyższa w niniejszej sprawie nie miała zastosowania zatem konieczne było wydanie decyzji merytorycznej także w zakresie drugiego ze stawianych PKS zarzutów (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 10.09.1992 r. sygn. akt Amr 14/92).

VIII. Mając na uwadze podnoszony w trakcie prowadzonego postępowania zarzut, iż PKS w trakcie realizacji kursu na trasie Chojnice - Bydgoszcz przez Koronowo dokonuje zmiany oznaczenia komunikacji na „S” w środku, co powoduje nierównoprawne traktowanie pasażerów (a co zdaniem PKS nie ma miejsca), organ antymonopolowy stoi na stanowisku, iż decyzja kończąca postępowanie powinna odnosić się do praktyk, których ewentualne stosowanie było przedmiotem postępowania. W. Szufrajda we wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego sformułował zarzuty i wskazał, jakie przepisy Ustawy zostały, jego zdaniem, naruszone przez działania PKS. Organ antymonopolowy w postanowieniu o wszczęciu postępowania antymonopolowego określił, stosowanie jakich praktyk zostało Uczestnikowi zarzucone, a co nie zostało zakwestionowane przez Wnioskodawcę. Z tego też względu decyzja w niniejszej sprawie powinna, w ocenie Prezesa Urzędu, zawierać odpowiedź, czy PKS nadużywa pozycji dominującej na rynku w zakresie dwóch w/w zarzucanych praktyk (art. 8 ust. 2 pkt 1 i 2 Ustawy), a nie czy PKS stosuje w ogóle jakąkolwiek praktykę ograniczającą konkurencję. W trakcie postępowania

antymonopolowego strona, której stosowanie praktyki ograniczającej konkurencję się zarzuca musi mieć możliwość realnej obrony swoich praw, a więc pod konkretnym zarzutem (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 22.10.2001 r. sygn. akt XVII Ama 122/00).

IX. W niniejszej sprawie nie sposób także nie odnieść się do kwestii interesu publicznego. Art. 1 ust. 1 Ustawy stanowi, iż „Ustawa określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dotyczący ogółu a nie określonej jednostki czy też określonej grupy. Nie każde naruszenie prawa w stosunkach cywilnoprawnych kwalifikuje sprawę do postępowania antymonopolowego. Decyduje o tym bowiem naruszenie przez przedsiębiorcę - w następstwie stosowania zabronionych praktyk - interesu publicznoprawnego. (por. wyroki Sądu Antymonopolowego z dnia 27.06.2001 r. – sygn. akt XVII Ama 92/00, z dnia 6.06.2001 r., sygn. akt XVII Ama 78/00 i XVII Ama 81/00, z dnia 4.07.2001 r., sygn. akt XVII Ama 108/00, a także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29.05.2001 r., sygn. akt I CKN 1217/98).

W ocenie organu antymonopolowego, w zakresie postawionych wyżej zarzutów kwestię tę należy rozpatrywać oddzielnie.

I tak w zakresie zarzutu dotyczącego nieuczciwego kształtowania cen (tu- stosowania cen rażąco niskich), gdyby zostało wykazane, iż Uczestnik stosował cenę poniżej kosztów własnych można by dopatrywać się, że takie działania zmierzają do eliminacji konkurencji, a więc sytuacji niekorzystnej dla konsumentów (bliżej nieokreślonej grupy osób). Jednakże Uczestnik osiągał zysk, zatem celem jego działania nie była eliminacja konkurencji, lecz działalność marketingowa mająca na celu reklamę usług Uczestnika.

W tym miejscu organ antymonopolowy zauważa, iż do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Bydgoszczy wpłynął wniosek PKS z dnia 10.10.2002 r. o wszczęcie postępowania przeciwko W. Szufrajdzie, co oznacza, iż jego udział w rynku nie osłabł lecz uległ wzmocnieniu i w chwili obecnej wynosi ponad 40%.

Ponadto ubocznie Prezes Urzędu zauważa, że w świetle wyroku Sądu Antymonopolowego z dnia 17.03.1999 r. sygn. akt XVII Ama 77/98 dla rozstrzygnięcia sprawy decydujący jest stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia postępowania. Jak wynika z w/w wniosku PKS z dnia 10.10.2002 r. W. Szufrajda zwiększył swój udział w rynku do ponad 40%, a więc sam zajmuje pozycję dominującą. Zgodnie z orzecznictwem Sądu Antymonopolowego faktyczne konkurowanie ze sobą dwóch przedsiębiorców o udziały w rynku przekraczającym – w chwili obecnej – 40% (duopol) uzasadnia obalenie domniemania z art. 4 pkt 9 Ustawy, iż żadna z nich nie posiada pozycji dominującej (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 6.04.1994 r. sygn. akt Amr 52/93).

Odnosząc się natomiast do kwestii interesu publicznego w zakresie drugiego ze stawianych zarzutów, w ocenie organu antymonopolowego, zarzut ten dotyczy wyłącznie stosunków pomiędzy dwoma podmiotami. Rozpoczynanie kursów na przystanku wcześniejszym tj. sprzed dworca PKS dotyczy faktycznie relacji Wnioskodawca – Uczestnik. Udział pozostałych przedsiębiorców wykonujących usługę przewozu na tej trasie jest znikomy. Nie ma zatem podstaw do twierdzenia, iż w niniejszej kwestii został naruszony interes publiczny. Spór ma zatem, w ocenie organu antymonopolowego, charakter prywatnoprawny i może być dochodzony w drodze procesu sądowego.

Organ antymonopolowy nie ustosunkowuje się do kwestii likwidacji bezrobocia, czy bezpieczeństwa pasażerów w trakcie wykonywania przewozów (co w ocenie Wnioskodawcy przedstawia zapis na kasecie VHS), jako istnienia interesu publicznego w rozumieniu Ustawy, jako oczywiście nie mających związku z kompetencjami Prezesa Urzędu.

Mając powyższe na uwadze należało orzec jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego – stosownie do treści art. 479<sup>28</sup> kpc - za pośrednictwem Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Bydgoszczy w terminie dwutygodniowym od daty doręczenia niniejszej decyzji.

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

Andrzej Chajęcki

**Otrzymują:**

**1/ Pan Waldemar Szufrajda**

**Firma „RAINBOW”**

Tryszczyn 1

86-011 Wtelno

**2/ Zarząd Przedsiębiorstwa**

**Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.**

ul. Jagiellońska 58

85-097 Bydgoszcz

**3/ a/a**