



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA WE WROCŁAWIU**

50-413 Wrocław, ul. Walońska 3-5
tel.(071)344 65 87, (071)34 05 920, fax (071)34 05 922
e-mail: wroclaw@uokik.gov.pl

Wrocław, 20 sierpnia 2008 r.

RWR 410-1/08/ET

Decyzja RWR 34 / 2008

I. Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. 2007r. Nr 50, poz.331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 7 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 134, poz. 939), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o.o. z siedzibą w Zielonej Górze oraz Władysławowi Dąbskiemu prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski w Pierzwinie,

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 powołanej wyżej ustawy, zawarcie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o.o. z siedzibą w Zielonej Górze oraz Władysława Dąbskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski w Pierzwinie, porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Zielona Góra–Sulechów, polegającego na bezpośrednim ustalaniu dla tej trasy cen biletów jednorazowych i miesięcznych i nakazuje się zaniechanie jej stosowania.

II. Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 17 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. z 2007 r., Nr 50, poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy oraz § 7 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. z 2007r., Nr 134, poz. 939),

nakłada się kary pieniężne płatne do budżetu państwa, na:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o.o. z siedzibą w Zielonej Górze w wysokości 184 296,68 zł (słownie: sto osiemdziesiąt cztery tysiące dwieście dziewięćdziesiąt sześć złotych sześćdziesiąt osiem groszy),
2. Władysława Dąbskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą - Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski w Pierzwinie w wysokości 13624,11 zł. (słownie: trzynaście tysięcy sześćset dwadzieścia cztery złote jednaście groszy).

za naruszenie zakazu, o którym mowa w art.6 ust.1 pkt 1 ww. ustawy

UZASADNIENIE

1. W okresie od 31 stycznia 2007 r. do 21 grudnia 2007r. organ antymonopolowy przeprowadził postępowanie wyjaśniające w sprawie ustalenia, czy zachowania rynkowe przewoźników prowadzących działalność przewozu osób w regularnej komunikacji zbiorowej na trasie Zielona Góra – Sulechów mogą stanowić naruszenie przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej: *ustawa o ochronie (...)*), a w szczególności jej art. 5 ust, 1 pkt 6.

W trakcie ww. postępowania ustalono, iż na trasie Zielona Góra- Sulechów dwaj przewoźnicy, tj. PKS Zielona Góra Sp. z o. o. z siedzibą w Zielonej Górze oraz Władysław Dąbski prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski z siedzibą w Pierzwinie stosują od kwietnia 2005 r. takie same ceny biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych. Powstało więc podejrzenie, że zachowania takie mogą stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. 2005 r. Nr 244, poz. 2080).

Dowód: akta postępowania wyjaśniającego RWR 400-7/07/AG/ET tom I karty 4-200, tom II, tom III, tom IV karty 601-636.

2. W związku z powyższymi ustaleniami, postanowieniem nr 22/08 z dnia 23 stycznia 2008 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej również jako „Prezes Urzędu” lub „organ antymonopolowy”) wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o. o. z siedzibą w Zielonej Górze (dalej również jako „PKS”) oraz Władysławowi Dąbskiemu prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski z siedzibą w Pierzwinie (dalej również jako „DA-MI”) w sprawie uznania za ograniczające konkurencję i nakazania zaniechania porozumienia polegającego na bezpośrednim lub pośrednim ustalaniu cen biletów jednorazowych i miesięcznych na trasie Zielona Góra – Sulechów, co może stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy z dnia 16 lutego 2007r *o ochronie konkurencji i konsumentów* dalej *ustawa o ochronie(...)* lub *ustawa antymonopolowa* (ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* weszła w życie w dniu 21.04.2007r. w miejsce ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r.).

Dowód: Postanowienie z dnia 23 stycznia 2008 r. Nr 22/08, tom I karta I i tom VI karta I 112.

3. Postanowieniem Nr 52/08 z dnia 14 lutego 2008 r. Prezes Urzędu na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.) zaliczył w poczet materiału dowodowego, wszczętego w dniu 23 stycznia 2008 r., postępowania antymonopolowego, materiał dowodowy pochodzący z postępowania wyjaśniającego w sprawie ustalenia, czy zachowania rynkowe przewoźników prowadzących działalność przewozu osób w regularnej komunikacji zbiorowej na trasie Zielona Góra – Sulechów mogą stanowić naruszenie przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* a w szczególności jej art. 5 ust 1 (sygn. akt RWR 400 – 7/07/AG/ET).

Dowód: Postanowienie z dnia 14 lutego 2008 r. Nr 52/08, tom I karta 3.

4. W odpowiedzi na stawiane zarzuty, PKS uznał je za niesłuszne twierdząc, iż nie ma wpływu na poczynania firm konkurencyjnych, ani na ich decyzje odnośnie zmiany cen biletów. Jednocześnie podniósł, iż po podjęciu decyzji o zmianie cen Uchwałą Zarządu informacje o mających nastąpić zmianach cen podano do publicznej wiadomości, a tym samym stały się one dostępne nie tylko dla podróżnych ale i dla konkurencji.

DA-MI również nie zgodziło się ze stawianym zarzutem. Właściciel firmy wprowadzanie nowych cen w tym samym dniu co PKS (25.04.2005 i 22.08.2006) uzasadniał dużym wzrostem cen paliwa oraz koniecznością podnoszenia jakości i bezpieczeństwa przewozów. Wprowadzenie przez PKS Zielona Góra do eksploatacji nowych autobusów na ww. trasie było przyczyną odchodzenia pasażerów do PKS i zmusiło go do wymiany taboru. Utrzymywanie poprzedniego poziomu cen biletów groziłoby firmie utratą płynności finansowej a zastosowana podwyżka cen pozwoliła na bezpieczne funkcjonowanie i zamknięcie roku niewielkim zyskiem. Firma DA-MI podniosła również, iż ww. linia jest dla niej kluczowa (przychody ze sprzedaży biletów z tej linii stanowią około 55% przychodów firmy) i aby utrzymać się na rynku musi dostosowywać swoje działania do działań PKS.

Dowód: tom IV karty 621 i 625.

Przeprowadzone przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów postępowanie dowodowe pozwoliło na ustalenie następującego stanu faktycznego:

I. Materiał dowodowy z dokumentów .

1. PKS jako Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Spółka z o. o. siedzibą w Zielonej Górze ul. Jana z Kolna 2 a, zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym przez Sąd Rejonowy w Zielonej Górze, VIII Wydział Gospodarczy KRS pod numerem 0000000893 Przedmiotem działalności PKS jest m.in:

- prowadzenie publicznej i zleconej komunikacji autobusowej i pozostałej wspomagającej działalności (PKD 60.21 B),
- prowadzenie działalności handlowej w zakresie paliw i produktów ropopochodnych (PKD 50.50. Z),
- świadczenie usług turystycznych (PKD 63.30 D),
- prowadzenie stacji obsługi pojazdów i stacji diagnostycznej (PKD 50.20.A).

Przewóz osób na trasie Zielona Góra – Sulechów wykonuje na podstawie zezwoleń: nr 0000003 z dnia 07.04.2006 r., nr 0000027 z 07.06.2006r., 0000014 z 07.04.2006r., nr 0000016 z 07.04.2006r., nr 0000017 z dnia 07.04.2006r., nr 0000030 z 17.08.2006r. ,nr 0000018 z 07.04.2006r., nr0000019 z 14.04.2006r., nr 0000024 z 14.04.2006r., nr 0000025z 14.04.2006r., nr 0000032 z 17.08.2006r., nr 0000033 z17.08.2006r. wydanych przez Prezydenta Miasta Zielona Góra oraz nr 0000568/1 z dnia 16.03.2005 r., nr 0000681 z dnia 21.04.2006 r., nr 0000717/1 z dnia 16.08.2006 r., nr 0000745 z dnia 21.04.2006 r., nr 0000740 z dnia 21.04.2006 r., nr 0000742 z dnia 21.04.2006 r., nr 0000758 z dnia 21.04.2006r., nr 0000753/1 z 16.08.2006 r., nr 0000738 z 21.04.2006r., nr 0000751 z 21.04.2006r., nr 0000716 z 21.04.2006r., nr 0000710 z 21.04.2006r., nr 0000727 z 21.04.2006r., nr 0000711 z 21.04.2006r., nr 0000663 z 21.04.2006r., nr 0000695 z 21.04.2006r., nr 0000576/1 z 25.01.2005r. wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego.

Dowód: tom I karty 9 -71 i tom VI karty 1079-1091 .

2. Przedsiębiorca Władysław Dąbski prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej pod numerem 1123/00 prowadzonej przez Burmistrza Nowogrodu Bobrzańskiego.

Przedmiotem działania DA-MI jest m.in.:

- transport pasażerski miejski (PKD 60.21.A),
- transport pasażerski międzymiastowy (PKD 60.21.B),
- transport pasażerski rozkładowy pozostały (PKD 60.21.C),
- transport drogowy towarów pojazdami uniwersalnymi (PKD 60.24.B).

Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski wykonuje przewozy osób na trasie Zielona Góra –Sulechów na podstawie zezwolenia nr 0000003 z dnia 07.08.2002 r., wydanego przez Marszałka Województwa Lubuskiego oraz na podstawie zezwolenia nr 0000042 z dnia 18.07.2007r. wydanego przez Prezydenta Miasta Zielona Góra.

Dowód: tom I karta 74 i tom VI karty 1099-1103.

3. Długość trasy Zielona Góra –Sulechów, obsługiwanej wspólnie przez obu przewoźników w komunikacji zwykłej wynosi 20 km. PKS w dni robocze na ww. trasie wykonuje 100 kursów dziennie, natomiast Przedsiębiorstwo Wielobranżowe DA-MI Władysław Dąbski na trasie Zielona Góra – Sulechów wykonuje dziennie 60 kursów. (wynika to z rozkładu jazdy)

Dowód: tom I karty 10-72 i 77, tom IV karta 669 , tom VI karta 1098

4. Poza PKS Zielona Góra i Przedsiębiorstwem Wielobranżowym DA-MI Władysław Dąbski, przewozy osób w komunikacji zwykłej, na liniach komunikacyjnych zawierających w sobie odcinek Zielona Góra –Sulechów w 2007 roku , wykonywali również następujący przewoźnicy:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp– 10 kursów,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Leszno Sp. z o.o. – 2 kursy,
- Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp.– 4 kursy,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Nowej Soli – 14 kursów.

Wskazani wyżej przewoźnicy wykonują przewóz osób na przedmiotowej trasie, która jest tylko fragmentem dłuższych linii komunikacyjnych.

Dowód: tom I karta 90, 160-161, tom II karty 241-257 ,331-343

5. W trakcie postępowania organ antymonopolowy dokonał wyliczenia udziału PKS Zielona Góra i DA-MI w przewozie osób w komunikacji zwykłej na trasie Zielona Góra – Sulechów (tabele nr 1 i 2).

Analizę przeprowadzono na podstawie następujących kryteriów:

- a) dzienna liczba kursów w dni robocze na trasie Zielona Góra – Sulechów,
- b) średniomiesięczna liczba sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych na ww. trasie.

Ad a)

Udział w przewozach na przedmiotowej trasie mierzony liczbą wykonywanych na niej kursów w roku 2006 (tab.1) rozkłada się następująco: PKS Zielona Góra – 52,6 %, DA-MI– 31,6%, PKS Leszno 1,1%,PKS Ostrów Wlkp. -2,1%, PKS Nowa Sól – 7,4%, PKS Gorzów – 5,2% . Łączny udział uczestników postępowania w przewozach na trasie Zielona Góra –Sulechów wynosi 84,2%.

Tab. 1. Zestawienie liczby kursów poszczególnych przewoźników, wykonywanych w dni robocze na trasie Zielona Góra –Sulechów w komunikacji zwykłej w roku 2006.

Przewoźnik	Liczba kursów w dni robocze	Udział %
PKS Zielona Góra	100	52,6
DA-MI	60	31,6
PKS Leszno	2	1,1
PKS Ostrów Wlkp.	4	2,1
PKS Nowa Sól	14	7,4
Gorzów Wlkp.	10	5,2
Razem	190	100 %

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie akt sprawy.

Dowód karty: tom I karty 10-72 i 77 , 90, 160-161, tom II karty 241-257 ,331-343

Ad b)

Podobnie, jak w przypadku poprzedniego kryterium, pod względem średniej liczby biletów jednorazowych sprzedawanych miesięcznie na przedmiotowej trasie, udział PKS Zielona Góra w rynku jest największy. Według sprzedaży biletów jednorazowych wynosił on 48,9 % w roku 2006 i 48,7 % w roku 2007, podczas gdy udział DA-MI wyniósł odpowiednio 40% i 40,1%. Łączny udział Uczestników postępowania w przewozach na trasie Zielona Góra –Sulechów (ze względu na kryterium średniomiesięcznej liczby sprzedanych biletów jednorazowych) wyniósł więc w 2006 r. 88,9 % a w 2007 roku- 88,8%. Natomiast udział PKS przy sprzedaży biletów miesięcznych na trasie Zielona Góra – Sulechów wynosił 32 % w roku 2006 i 31 % w roku 2007. Udział DA-MI wyniósł w tych latach odpowiednio 67,5% i 68 %. (vide: tabela nr 2 poniżej). Łączny udział uczestników postępowania w przypadku biletów miesięcznych wynosił w 2006 r. 99,5 % zaś w 2007r. 99%.

Tab. 2. Zestawienie średniomiesięcznej liczby biletów jednorazowych i miesięcznych sprzedanych w latach 2005 - 2007 na trasie Zielona Góra – Sulechów w komunikacji zwykłej

L p.	Przewoźnik	2005 r.				2006 r.				2007 r.			
		Liczba Biletów Jednoraz.	Udział %	Liczba Biletów Mies.	Udział %	Liczba Biletów Jednoraz.	Udział %	Liczba Biletów Mies.	Udział %	Liczba Biletów Jednoraz.	Udział %	Liczba Biletów Mies.	Udział %
1.	PKS Zielona Góra	15479	47,7	496	31,7	14841	48,9	497	32	14075	48,7	427	31,0
2.	DA-MI	12886	39,7	1065	68,0	12126	40,0	1049	67,5	11620	40,1	940	68,0
3.	PKS Leszno	204	0,6	0	0,0	218	0,7	0	0,0	246	0,9	0	0
4.	PKS Ostrów Wlkp.	2025	6,3	1	0,0	1773	5,9	3	0,2	1706	5,9	4	0,3
5.	PKS Nowa Sól	1786	5,5	0	0,0	1317	4,3	0	0	1225	4,2	4	0,3
6.	PKS Gorzów w WLKP	60	0,2	5	0,3	49	0,2	4	0,3	49	0,2	6	0,4
1.	Razem	32440	100	1566	100	30324	100	1553	100	28921	100	1381	100

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie akt sprawy.

Dowód: t.I karta 134, t. II karta 239, 328-329 t. III karty 535-536, 563-565, 589-590,.

6. W trakcie postępowania organ antymonopolowy zwrócił się do Marszałka Województwa Lubuskiego o informacje dotyczące spotkań organizowanych z udziałem przewoźników wykonujących regularne przewozy osób na terenie województwa lubuskiego w okresie od stycznia 2004 roku do dnia dzisiejszego. Z otrzymanej od Marszałka Województwa informacji wynika, iż takie spotkanie odbyło się w dniu 24 marca 2005 roku (na miesiąc przed zmianą cen 25.04.2005r). W spotkaniu tym uczestniczyli min: właściciel DA-MI –Władysław Dąbski oraz Wiceprezes Zarządu PKS Zielona Góra –Ireneusz Huszcza i pani Anna Rogowska pracownik Działu Przewozów PKS.

Dowód : tom VI karty 1049-1056 i karta 1078

II. Dowody zebrane w trakcie kontroli przeprowadzonej w siedzibach uczestników postępowania w dniu 24 stycznia 2008 r.

W dniu 24 stycznia przeprowadzono kontrolę w siedzibie uczestników postępowania w celu zebrania dowodów potwierdzających stawiany zarzut zawarcia porozumienia cenowego .

W trakcie kontroli w PKS Zielona Góra sprawdzono: książki nadawcze z lat 2004-2007, dzienniki korespondencyjne, notesy sekretarki zarządu (telefoniczny i kalendarz) oraz protokoły z posiedzeń zarządu z lat 2005-2007. Przeszukano również zawartość komputera osobistego Kierownika Działu Przewozów Osobowych.

Przeprowadzona kontrola nie wykryła jednak żadnych dokumentów pisemnych lub innych faktów materialnych wskazujących, iż pomiędzy PKS i DA-MI doszło do bezpośrednich porozumień cenowych w latach 2005-2007.

Ustalono natomiast, iż obecny Prezes Zarządu PKS Pan Zbigniew Zaborowicz pełni swoją funkcję od września 2006 r. Wcześniej funkcję tę pełnił Pan Zenon Bambrowicz, który aktualnie nie pracuje już w ww. spółce. W czasie kontroli ustalono także, iż ostatnia zmiana cen na trasie Zielona Góra–Sulechów miała miejsce 21.08.2006r. roku. Kontrolujący poprosili o dostarczenie kalkulacji ceny wówczas wprowadzanej. Kalkulacji takiej jednak PKS nie przedstawił.

W trakcie kontroli w DA-MI właściciel Pan Władysław Dąbski oświadczył, iż w DA-MI nie prowadzi się rejestru korespondencji wychodzącej i przychodzącej oraz nie ma żadnych organizatorów ani notesów. Przejrzano korespondencję z lat 2006-2007, sprawdzono zawartość komputera oraz notes na 2007r. Pan Dąbski podał, iż „ zbieżność wprowadzanych w 2006r przez DA-MI cen biletów jednorazowych normalnych na trasie Zielona Góra –Sulechów z cenami biletów wprowadzonych przez PKS Zielona Góra jest zupełnie przypadkowa. O podwyżce cen biletów przez PKS dowiedział się z ogłoszeń. W związku z tym postanowił także podnieść ceny „swoich” biletów. Zasadą jest, że za każdym razem decyzję o podwyżce cen podejmuje w konsultacji z żoną i nie sporządzają przy tym żadnych kalkulacji nowych cen. Za każdym razem „trafiali” zakładając, iż PKS podwyższy ceny o ok. 10%. Zatem o taką samą wielkość podwyższali ceny biletów w swoich autobusach. Tak też było w 2006 r., gdzie po prostu „trafili” w cenę taką samą, jaką ustalili PKS. W przypadku, gdyby ustalona przez nich cena była niższa od ceny PKS-u, dokonaliby jej korekty. Pan Dąbski podał, iż praktyką jest sprawdzanie cen biletów u konkurencji, w tym w PKS-sie (pracownicy DA-MI kupują bilet na konkretną trasę obsługiwaną przez PKS). Taką praktykę sprawdzania, jakie ceny na konkretnych trasach obowiązują u konkurencji stosują wszyscy przewoźnicy”.

Dowód: tom IV karty 644 i 664-665 .

III. Materiał Dowodowy pochodzący z przesłuchania świadków

1. Postanowieniem Nr 72 /08 z dnia 18 marca 2008 r. Prezes Urzędu postanowił na podstawie art.123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.) zaliczyć w poczet materiału dowodowego, protokół z przesłuchania świadka Zenona Bambrowicza w postępowaniu prowadzonym z urzędu p-ko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o. o. z siedzibą w Zielonej Górze oraz Marcinowi Polakiewiczowi prowadzącemu działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług przewozu osób komunikacją autobusową, pod nazwą Marvel z siedzibą w Kozuchowie sygn. RWR 410-1/07/AG oraz na podstawie art. 7 i 77 k.p.a. w związku z art. 84 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 r., Nr 50, poz. 331 ze zm.) dopuścić z urzędu dowód w postaci przesłuchania świadka pana Zenona Bambrowicza na okoliczność ustalenia listy uczestników organizowanych przez niego spotkań z przewoźnikami prowadzącymi działalność na terenie województwa lubuskiego.

Dowód: tom VI karty 1105-1109.

Pan Zenon Bambrowicz (ówczesny Prezes Zarządu PKS), zeznał na przesłuchaniu 26 czerwca 2007 roku, iż spotykał się z Prezesami wielu PKS-ów, a spotkania dotyczyły sytuacji transportu na terenie województwa lubuskiego. Jako radny Sejmiku Województwa Lubuskiego – Przewodniczący Komisji Budżetu i Finansów, Świadek negocjował umowy z Marszałkiem Województwa w sprawie dopłat do biletów ulgowych i przejazdów bezpłatnych dla przewoźników działających na terenie ww. województwa. Wyjaśnił, że: „Urząd Marszałkowski organizował spotkania w swojej siedzibie z różnymi przewoźnikami. Przed tymi spotkaniami Prezesi wszystkich PKS-ów spotykali się np. u mnie w gabinecie. Takich spotkań odbyło się ok. 3 – 4. Spotkania dotyczyły warunków umowy zawieranej z Marszałkiem . Spotykałem się od czasu do czasu z przewoźnikami prywatnymi. Nie było wypracowanej metody współpracy wszystkich przewoźników”.

Dowód: (tomVI karty 1106-1109.)

W trakcie przesłuchania w dniu 2 kwietnia 2008r. Zenon Bambrowicz zeznał: „ W Sejmiku działałem w latach 2002-2006. Z przedstawicielami wszystkich przewoźników spotykałem się na oficjalnych spotkaniach organizowanych przez Urząd Marszałkowski. Były to spotkania coroczne dotyczące ustalania wysokości dopłat do biletów. W tych spotkaniach uczestniczyłem jako przewoźnik i zabierałem głos w imieniu większości przewoźników (...). Znam Pana Dąbskiego. Spotykam się z nim na ulicy, w sklepie. Na spotkaniach z Marszałkiem Województwa byli przedstawiciele PKS-ów oraz prywatni przewoźnicy. W dyskusji zabierał głos każdy. Ja wypowiadałem się w imieniu PKS-ów i tylko PKS-ów, a nie wszystkich przewoźników. Spotkania u Marszałka były organizowane głównie po to, aby ustalić, jak na bieżąco będą realizowane dopłaty. Kilka lat wcześniej około1999r lub 2000r. były problemy z przekazywaniem przewoźnikom dopłat do biletów. Dlatego będąc w sejmiku pilnowałem aby dopłaty były realizowane na bieżąco dla wszystkich przewoźników, zarówno dla PKS-ów jak i prywatnych. ”

W innym miejscu świadek dodaje: „Urząd Marszałkowski prowadził spotkania dotyczące strategii rozwoju transportu woj. Lubuskiego. Przewoźnicy niemieccy zainteresowani byli transportem przygranicznym. W związku z tym były też organizowane spotkania, w których uczestniczyłem. W kuluarach spotkań rozmawiałem z różnymi przewoźnikami (...). W latach 2005 -2006 nie miałem odrębnych spotkań z

Panem Dąbskim. O takich spotkaniach nietowarzyskich z moimi pracownikami Pana Dąbskiego nic nie wiem. Konkurencja na rynku przewoźników woj. lubuskiego jest ostra (...).

Gdy byłem Prezesem PKS zakupiłem 30 nowych autobusów. Pasażer zawsze wybiera autobus nowszy, bezpieczniejszy (...). Gdy PKS wprowadził nowy tabor konkurenci jeździli autobusami 18-20 letnimi. Dlatego nie bałem się, że pomimo podwyżki pasażer nie wybierze naszych, nowych autobusów. Pasażer nie czeka na przystanku na konkretny autobus, gdyż chce się przemieszczać szybko, nawet gdy ma zapłacić 1 zł więcej (...). Gdybym powziął wiadomość, że moja konkurencja podnosi ceny, to też podniósłbym je o tyle samo.

Dąbski o wysokości nowych cen nie mógł dowiedzieć się ode mnie ani od nikogo innego z mojego polecenia. Te informacje mogły wyciec od moich pracowników lub z Urzędu Marszałkowskiego (...). Informacje o zmianie i wysokości nowych cen nie były objęte tajemnicą przedsiębiorstwa. Takiego polecenia o ich objęciu tajemnicą nie wydałem. Informacja o zmianie ceny na dworcu była wywieszana razem z cennikiem (...). Pasażer, który przeczytał o zmianie cen mógł się w kasie dowiedzieć o nowej wysokości cen (...).

Autobusy PKS tankują na własnych stacjach oraz na stacjach innych, z którymi PKS ma zawarte umowy. Na dworcu w Zielonej Górze jest stacja benzynowa, na której tankują autobusy PKS. PKS posiada też stacje, z których sprzedaje benzynę w detalu.”

Dowód ; Tom VI karta 1121-1129.

2. Postanowieniem Nr 134 / 08 z dnia 25 kwietnia 2008 r. Prezes Urzędu postanowił na podstawie art. 227 kpc w związku z art. 84 oraz art. 60 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 r., Nr. 134 poz. 939), i art. 123 kpa w związku z art. 83 ww. ustawy oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. z 2007 r., Nr. 134 poz. 939 na wniosek spółki PKS Zielona Góra Sp. z o. o. z dnia 14 kwietnia 2008 r. dopuścić dowód z przesłuchania świadków w osobach: Lilianny Krajewskiej, Anny Rogowskiej, Marii Sumińskiej, Natalii Kasprzyk na następujące okoliczności:

- a) sposobów przekazywania do publicznej wiadomości informacji dotyczącej zmiany cennika na trasie Zielona Góra –Sulechów,
- b) jawności informacji dotyczącej nowych cenników wprowadzanych przez PKS Zielona Góra.

Dowód: tom VI karta 1153

W trakcie przesłuchania w dniu 14 maja 2008r Lilianna Krajewska pełniąca funkcję Kierownika Działu Przewozów Osobowych i Marketingu zeznała, iż nie pamięta przyczyny zmiany cen dokonanej w dniu 25.04.05 oraz w dniu 21.08.06. „Prawdopodobnie jedną z przyczyn był wzrost kosztów paliwa”. Zeznała także: „W przypadku, gdybym miała informacje, że pracownik przekazał dane dotyczące cen przygotowywanych dla Zarządu osobom spoza firmy to poinformowałaby o tym Zarząd (...). Przygotowywanych jest kilka wersji nowych cen i do podjęcia uchwały przez Zarząd nie wiadomo, która z nich zostanie wybrana (...). Ceny na bilety miesięczne wprowadzane są do systemu informatycznego wcześniej, bo klienci bilety te nabywają wcześniej (...). Najwcześniej 16 dnia miesiąca rozpoczynamy sprzedaż biletów miesięcznych (...). Cena biletu miesięcznego jest wielokrotnością biletu jednorazowego.

W przypadku trasy Zielona Góra –Sulechów przelicznik biletu miesięcznego wynosi 34 przejazdy”.

Dowód : tom VI karty 1189-1193

Maria Sumińska- kasjerka (pracująca w PKS w 2005 i 2006 roku) zeznała, iż „Cenniki z nowymi cenami otrzymuję około 7 dni wcześniej przed wprowadzeniem ich w życie (...). Zawsze otrzymuję w tym samym czasie ogłoszenie o zmianie cen plus cennik. Wszystkie kasjerki ww. informacje otrzymują w tym samym dniu (...). Ceny na bilety miesięczne wprowadzane są około 20-go dnia miesiąca. Ceny wprowadza Dział Przewozów”.

Dowód: tom VI karty 1194 i 1195

Natalia Kasprzak-kasjerka pracująca w PKS Zielona Góra od 2004r. zeznała: „Kierownik przynosi kasjerkom informacje o zmianie cen. Otrzymują uchwałę zarządu plus tabele z cenami (...). Nie zdarzyło się abym dostała oddzielnie ww. ogłoszenie a oddzielnie uchwałę i tabele z cenami. Te dokumenty stanowią komplet. Ceny w kasie zmienia Pani Rogowska, po zamknięciu kas, dzień wcześniej przed wejściem nowych cen. Ceny biletów miesięcznych wprowadzane są do systemu około 20 dnia miesiąca gdyż wtedy rozpoczyna się sprzedaż biletów miesięcznych”.

Dowód: tom VI karty 1199 i 1200

Anna Rogowska –Inspektor ds. rozkładu jazdy autobusów w trakcie przesłuchania zeznała: „ Z reguły przygotowane są (dla Zarządu) trzy warianty nowych cen na danej trasie. Na temat podwyżek nie rozmawiam z innymi pracownikami (...). Do momentu podjęcia uchwały przez Zarząd te informacje pozostawiam dla siebie i nigdy nimi się nie dzieliłam z kimś spoza firmy. Po podjęciu uchwały zarządu takich informacji udzielam, gdyż numer telefonu, który obsługuję jest numerem informacyjnym podanym w ogłoszeniu o zmianie cen. Nie pamiętam sytuacji aby ktoś dzwonił w sprawie nowych cen przed wywieszeniem ogłoszeń o podwyżce (...). W Zielonej Górze ceny biletów miesięcznych wprowadzane są po 16 -tym, a ceny biletów jednorazowych dzień przed zmianą, po zamknięciu kas. W formie elektronicznej dane o cenach wysyłane są na zakłady poczta elektroniczną dla kierowców i kasjerek. Do przygotowania tych danych potrzeba około 7 dni od podjęcia uchwały przez Zarząd (...). Z ceny biletu miesięcznego można wyliczyć cenę biletu jednorazowego”.

Po pytaniu zadany przez pełnomocnika PKS Anna Rogowska dodała; „Po podjęciu uchwały przez Zarząd o zmianie cen udzielam informacji o nowej cenie np. gdy uchwałę podjęto 11-go, to gdy już dnia 12-go ktoś zadzwoni o informacje na konkretne połączenie i cenę biletu to podaję mu taką cenę jaka będzie obowiązywała w tym dniu w jakim klient planuje podróż. Może to być już nowa cena (...).W sierpniu 2006r mogło nastąpić przesunięcie w czasie między podjęciem uchwały a wywieszeniem ogłoszeń o zmianie cen ze względu na święto i wolne dni. Dział przewozów nie działa w sobotę i niedzielę. Przed zmianą cen przeprowadzane są analizy opłacalności i kalkulacje Przeprowadza je dział analiz”.

Dowód: tom VI karty 1196-1198.

IV Zbieżność zachowań cenowych PKS i DA-MI

1. Mając na uwadze postawiony zarzut Prezes UOKiK dokonał porównania cen biletów jednorazowych i miesięcznych oraz dat ich wprowadzania przez poszczególnych przewoźników na przedmiotowej trasie (Tab. 3 i Tab. 4).

Tab. 3. Ceny biletów jednorazowych normalnych w komunikacji zwykłej na trasie Zielona Góra– Sulechów w latach 2005-2006.

Data	PKS Zielona Góra	DA-MI	PKS Leszno	PKS Gorzów Wlkp.	PKS Ostrów Wlkp.	PKS Nowa Sól
24.05.04					4,6	
28.06.04	3,8					
05.07.04		3,8				
09.07.04						5,0
16.08.04			4,4			
25.08.04				5,6 lub 6,6		
20.12.04						5,0
17.01.05					4,7	
25.04.05	4,2	4,2				
01.05.05						5,0
02.05.05			4,7			
25.07.05			5,0			
15.08.05					5,0	
16.08.05	4,6					
23.08.05				6,0 lub 7,0		
25.08.05		4,6				
20.09.05						
23.09.05						5,5
21.11.05				6,3 lub 7,4		
21.08.06	5,5					
22.08.06		5,5				
24.08.06						5,7
03.09.06					5,2	

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji dostarczonych przez przewoźników do UOKiK tom I-IV

Tab. 4. Ceny biletów miesięcznych normalnych w komunikacji zwykłej na trasie Zielona Góra– Sulechów w latach 2005-2006.

Data	PKS Zielona Góra	DA-MI	PKS Leszno	PKS Ostrów Wlkp.	PKS Nowa Sól	PKS Gorzów Wlkp.
24.05.04				130		
28.06.04	129					
05.07.04		129				
09.07.04					120	
18.08.04			160			
01.09.04						179
17.01.05				150		
25.04.05	143	143				
01.05.05					120	
02.05.05			171			
15.08.05				158		
16.08.05	156					
23.08.05						192
25.08.05		156				
23.09.05					140	
21.11.05						202
21.08.06	187					
22.08.06		187				
24.08.06					140	
25.08.06				162		

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji dostarczonych przez przewoźników do UOKiK tom I-IV

Jak wynika z danych zamieszczonych w tab. 3 i 4 na trasie Zielona Góra-Sulechów pomiędzy PKS Zielona Góra a DA-MI nie ma oznak konkurencji cenowej zarówno w przypadku biletów jednorazowych jak i biletów miesięcznych. Obie firmy od 2004 roku aż do chwili obecnej stosują te same ceny biletów. Zmiany cen biletów w obu przedsiębiorstwach następowały zawsze w zbliżonym okresie czasu tj. w odstępie jednego dnia, 8 dni , 7 dni oraz w tym samym dniu .

W roku 2004 PKS wprowadziło zmianę cen od 28.06.04r. natomiast DA-MI zmiany dokonało siedem dni później tj. 05.07.04r. Oba przedsiębiorstwa wprowadziły taką samą cenę na bilety jednorazowe 3,8 zł oraz na bilety miesięczne tj. 129. Pozostali przewoźnicy działający na przedmiotowej trasie mieli w tym czasie ceny znacznie wyższe (21%,15%,47%,31%) od wprowadzonych przez PKS i DA-MI.

Następna zmiana cen miała miejsce 25 kwietnia 2005 r. PKS Zielona Góra i DA-MI wprowadziły ceny 4,2 zł za bilet jednorazowy oraz ceny 143 zł na bilet miesięczny w tym samym dniu. PKS powyższą podwyżkę wprowadził na podstawie Uchwały nr 36/II/2005 Zarządu PKS Zielona Góra Sp. z o. o z dnia 14.04.2005r . Informacja o zmianie cen biletów została przez PKS podana do publicznej wiadomości w dniu 15.04.2005r. poprzez umieszczenie ogłoszeń na dworcach autobusowych w Gubinie, Krośnie Odrzańskim, Sulechowie, Świebodzinie i Zielonej Górze oraz w autobusach. Treść ogłoszeń była następująca „*Uwaga Podróźni. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zielona Góra Sp. z o.o. informuje, że od dnia 25.04.2005 r. zostaną wprowadzone nowe ceny biletów jednorazowych i miesięcznych w komunikacji zwykłej i pośpiesznej*”. Ogłoszenia nie podawały tras na jakich zmiany cen miały nastąpić ani też wielkości kwotowych tych zmian. W tym samym dniu tj.15.04.2005r. do kas na dworcach autobusowych przekazano ww. Uchwałę nr 36/II/2005 wraz z załącznikiem zawierającym nowe ceny. Kasjerki mogły na jej podstawie informować osoby zainteresowane o wysokości nowych cen. Ponadto o zmianie cen biletów PKS poinformował - pismem z dnia 14.04.2005r. (sygn. PKS 22/4/233/04) w dniu 15.04.2005 r. Urząd Marszałkowski. Niemniej jednak, przedmiotową Uchwałę Zarządu wraz tabelami nowych opłat PKS przesłał do Urzędu Marszałkowskiego dopiero w dniu 25.04.2005 r.

DA-MI informację o ww. zmianie cen biletów podało do publicznej wiadomości – poprzez wywieszenie plakatów na przystankach autobusowych i dworcach w dniu 18.04.2005 r. czyli 3 dni po ogłoszeniu tej informacji przez PKS. Do Urzędu Marszałkowskiego informację o zmianie cen biletów wraz z nowymi cennikami Uczestnik przekazał w tym samym w dniu tj.18.04.2005 r.

Z przytoczonych wyżej zachowań wynika, iż DA-MI w tym samym dniu wprowadziło te same ceny co PKS. Żaden z pozostałych przewoźników nie wprowadził zmian cen biletów w okresie bezpośrednio poprzedzającym podwyżkę dokonaną przez obie firmy w dniu 25.04.2005r.

Dowód: tom IV karty 620 , 628-629, 630, 717 tom VI karta 1012 i 1189-1200.

Następna podwyżka cen biletów w PKS miała miejsce 16.08.2005 . DA-MI wprowadziło identyczne ceny (4,6 zł za bilet jednorazowy i 156 zł za bilet miesięczny) po 8 dniach tj. 25.08.2005r. Trzech z pozostałych czterech uczestników rynku również podniosło ceny biletów , ale były one ponownie różne (dużo wyższe) niż ceny DA-MI i PKS.

Kolejna prawie równoczesna zmiana cen nastąpiła 21 i 22 sierpnia 2006 r., gdy obaj przewoźnicy podnieśli prawie jednocześnie cenę biletu jednorazowego na 5,5 zł oraz cenę biletu miesięcznego na 187 zł. Ceny te obowiązują do dnia wydania niniejszej decyzji. PKS ww. podwyżkę wprowadził na podstawie Uchwały nr 61/II/2006 Zarządu PKS Zielona Góra z dnia 11.08.2006 r. Informacja o zmianie cen biletów została przez

PKS podana do publicznej wiadomości w dniu 16.08.2006 r. W tym samym dniu do kas na dworcach autobusowych trafiła ww. Uchwała nr 61/II/2005 wraz z załącznikiem zawierającym nowe ceny.

Ponadto o zmianie cen biletów PKS poinformował pismem z dnia 16.08.2006 r. (sygn. PKS 22/4/547/06) w dniu 16.08.2006 r. Urząd Marszałkowski. Natomiast, przedmiotowa Uchwała Zarządu wraz tabelami nowych opłat wpłynęła do Urzędu Marszałkowskiego dopiero w dniu 24.08.2006 r. (sygn. PKS22/4/549/06).

DA-MI informację o zmianie cen biletów od 22.08.2006 r. podało do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie plakatów informacyjnych w autobusach, na przystankach i dworcach w dniu 16.08.2006r.czyli w tym samym dniu co PKS (Nie przedstawiono ich w trakcie postępowania. Przewoźnik twierdził, że ich nie zachował.). Do Urzędu Marszałkowskiego informację o zmianie cen biletów wraz z nowymi cennikami ww. Uczestnik przekazał w dniu 16.08.2005 r. poprzez złożenie pisemnego zawiadomienia ww. Urzędu.

Z wyżej przedstawionych informacji wynika, iż obaj przewoźnicy w tym samym dniu tj. 16.08.2006r. podali informacje o zmianie cen biletów do wiadomości publicznej oraz do Urzędu Marszałkowskiego. Nie można zatem przyjmować, iż zmiana cen jednego z nich była reakcją na działania drugiego. Obaj przewoźnicy nie mogli bowiem o swoich zachowaniach cenowych dowiedzieć się z kanałów publicznych ponieważ one ujawniły te informacje dla obu przewoźników w tej samej dacie tj. 16.8.2006r.

Należy podkreślić, że ceny biletów u innych przewoźników prowadzących przewóz osób w komunikacji zwykłej na danej trasie , a także daty ich wprowadzenia były i są zróżnicowane.

Dowód: Tom III karta 598 tom IV karta 622 ,624-627, 631 702-704

2. W celu wszechstronnego wyjaśnienia sprawy organ antymonopolowy dokonał porównania cen biletów jednorazowych oraz miesięcznych na przedmiotowej trasie z cenami na innych trasach o zbliżonej długości (20 km) obsługiwanych przez PKS

Tab. 5. Ceny biletów jednorazowych normalnych PKS Zielona Góra w komunikacji zwykłej na trasie Zielona Góra – Sulechów oraz innych trasach o podobnej długości.

Trasa	Ceny biletów na trasie o długości 16-20 km – od 21.08.2006 (w zł.)
Tabela podstawowa	6,70
Zielona Góra – Sulechów	5,50
Zielona Góra –Kargowa	4,60
Krosno Odrzańskie –Wężyska	5,30
Zielona Góra – Leśniów Mały	6,70

*cena na dzień 28.01.2008 r.

Źródło: tom IV karta 687 i tom VI karta 1047 .

Tab. 6. Ceny biletów miesięcznych PKS Zielona Góra w komunikacji zwykłej na trasie Zielona Góra – Sulechów oraz innych trasach o podobnej długości.

Trasa	Ceny biletów na trasie o długości 16-20km km – od 21.08.2005 (w zł.)
Tabela podstawowa trasy o odległości 16-20 km	214
Zielona Góra – Sulechów	187
Zielona Góra –Kargowa	156
Zielona Góra –Leśniów Mały	214
Krosno Odrzańskie –Wężyska	180

*cena na dzień 28.01.2008 r.

Źródło: tomIV 688 i tom VI karty1047.

Z powyższych zestawień wynika, iż PKS na trasie Zielona Góra – Sulechów stosuje ceny niższe od cen określonych w tabeli podstawowej. Niemniej jednak ceny na przedmiotowej trasie są wyższe od cen na innych trasach obsługiwanych przez PKS, o podobnej długości do trasy Zielona Góra – Sulechów. (Wyjątek stanowi linia Zielona Góra –Leśniów, która jak określił PKS „utrzymywana jest ze względów społecznych”, charakteryzuje się bardzo niskimi wpływami i brakiem konkurencji gdyż inni przewoźnicy nie chcą jej obsługiwać z powodu niewielkiej ilości pasażerów)

Analizując przesłane informacje z PKS zauważono, że nawet na trasie dłuższej stosowane są ceny niższe niż na trasie Zielona Góra –Sulechów (Zielona Góra –Zabór - 5,30 bilet jednorazowy i 180 zł. bilet miesięczny przy długości trasy w przedziale 21-25km).

Dowód: tom VI karta 1047i 114, tom V karta 992.

V Analiza wpływu wzrostu cen paliwa na koszty

W trakcie prowadzonego postępowania organ antymonopolowy zwrócił się do PKS i DA-MI o podanie cen po jakich obie firmy kupowały paliwo w okresie poprzedzającym podwyżki cen biletów.

Dowód : tom IV karta 634

Tab. 7. Ceny netto zakupu paliwa przez PKS oraz DA-MI w okresie poprzedzającym podwyżki cen biletów na trasie Zielona –Góra – Sulechów w dniu 25.04.2005r.

lp.	Data zakupu	Cena zakupu netto - PKS (zł)	Cena zakupu netto DA-MI (zł)	Różnica pomiędzy ceną zakupu paliwa PKS i DA-MI (w zł)	% o jaki cena paliwa kupowanego przez DA-MI była wyższa w stosunku do ceny PKS
1.	06.01.05	2,42	2,49	0,07	2,89
2.	28.01.05	2,50	2,52	0,02	1,0
3.	11.02.05	2,45	2,48	0,03	1,2
4.	23.02.05	2,47	2,57	0,10	4,0
5.	25.02.05	2,51	2,57	0,06	2,39
6.	11.03.05	2,60	2,67	0,07	2,69
7.	23.03.05	2,67	2,73	0,06	2,2
8.	29.03.05	2,69	2,77	0,08	2,97
9.	05.04.05	2,75	2,87	0,12	4,36

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie akt sprawy.

Tab. nr 8. Ceny netto zakupu paliwa przez PKS oraz DA-MI w okresie poprzedzającym podwyżki cen biletów na trasie Zielona Góra – Sulechów w dniu 21 i 22 sierpnia 2005r.

lp.	Data zakupu	Cena zakupu netto - PKS (zł)	Cena zakupu netto DA-MI (zł)	Różnica pomiędzy ceną zakupu paliwa PKS i DA-MI (w zł)	% o jaki cena paliwa kupowanego przez DA-MI była wyższa w stosunku do ceny PKS
1.	05.05.06	2,71	2,80	0,09	3,3
2.	12.05.06	2,65	2,73	0,08	3,0
3.	17.05.06	2,59	2,67	0,08	3,0
4.	21.05.06	2,59	2,83	0,24	9,2
5.	23.05.06	2,62	2,83	0,21	8,0
6.	03.06.06	2,77	2,83	0,06	2,1
7.	20.06.06	2,82	2,89	0,07	2,48
8.	27.06.06	2,82	2,89	0,07	2,48
9.	15.07.06	2,89	2,96	0,07	2,42
10.	01.08.06	2,83	2,94	0,11	3,8

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie akt sprawy.

Dowód : tom VI karta 1142-1144 i 1150-1151

Z powyższych zestawień wynika, iż PKS kupował paliwo zawsze w cenach o kilka procent niż niż DA-MI.

Obserwując dane zebrane w tab. nr 7 można zauważyć, iż w ciągu trzech miesięcy poprzedzających podwyżkę cen biletów w dniu 25.04.2005 r. w obu firmach wzrastały ceny zakupu paliwa. Dla PKS wzrosły one o 13,6%, a dla DA-MI o 15,3 %. W strukturze kosztów całkowitych obu firm koszty paliwa stanowiły jednak inny udział procentowy. DA-MI podało, iż koszt paliwa stanowił około 50 % kosztów całkowitych, a w PKS koszty paliwa w 2005 r. wynosiły 26,13 % kosztów działalności przewozowej. Podwyżki cen paliwa spowodowały więc inny wzrost kosztów w obu firmach. W PKS wzrost ceny paliwa o 13,6 % spowodował wzrost kosztów o 3,5%. W DA-MI wzrost ceny paliwa o 15,3% spowodował wzrost kosztów o 7,65%. W dniu 25.04.2005 r. obie firmy podniosły ceny biletów jednorazowych na trasie Zielona Góra –Sulechów z 3,8 zł na 4,2 zł (tab.nr1). Różny wzrost kosztów w obu firmach przełożył się więc na identyczny wzrost ceny biletów o 10,5% .

Na podstawie danych zawartych w tabeli nr 8 można zauważyć iż podwyżkę cen biletów na przedmiotowej trasie w sierpniu 2006 r. również poprzedzał wzrost cen paliwa . Dla PKS cena paliwa w ciągu trzech miesięcy poprzedzających podwyżkę wzrosła o 4,4% , a dla DA-MI o 5%. W PKS koszty paliwa stanowiły w 2006r 25,15 % kosztów działalności przewozowej, a dla DA-MI 50 % kosztów całkowitych. Podwyżki cen paliwa spowodowały znów inny wzrost kosztów w obu firmach. W PKS wzrost ceny paliwa o 4,4 % spowodował wzrost kosztów związanych z działalnością przewozową o 1,1 % . W DA-MI wzrost ceny paliwa o 5 % spowodował wzrost kosztów całkowitych o 2,5 %. Różny wzrost kosztów w obu firmach przełożył się ponownie na identyczny wzrost ceny biletów jednorazowych o 19,5 % . Cena biletu jednorazowego na ww. trasie wzrosła bowiem w obu firmach z 4,6 zł na 5,5 zł .

Dowód : tom IV karta 634

Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

1) Naruszenie interesu publicznoprawnego

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy w oparciu o przepisy ustawy o ochronie (...) jest uprzednie zbadanie przez Prezesa Urzędu, czy w danej sprawie zagrożony został interes publicznoprawny. Stwierdzenie, że to nastąpiło pozwala na realizację celu tej ustawy, wskazanego w art. 1 ust. 1, którym jest określenie warunków rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Interes publicznoprawny przejawia się także w postaci zbiorowego interesu konsumentów. Zdaniem Prezesa Urzędu rozpatrywana sprawa ma charakter publicznoprawny, albowiem wiąże się z ochroną interesu wszystkich konsumentów, którzy są lub będą klientami PKS i DA-MI na trasie Zielona Góra – Sulechów. Obu tym przewoźnikom wykonującym usługi przewozu osób w autobusowej komunikacji zwykłej na ww. trasie został postawiony bowiem zarzut zawarcia porozumienia w zakresie wprowadzenia jednolitych cen za ww. usługi. Nie budzi więc wątpliwości, iż w takich okolicznościach interwencja Prezesa Urzędu podjęta w formie wszczęcia postępowania administracyjnego na gruncie ustawy antymonopolowej, była uzasadniona ponieważ każde porozumienie cenowe ograniczając konkurencję pogarsza sytuację ekonomiczną konsumentów korzystających z usług przewoźników podejrzanych o zawarcie zakazanego porozumienia.

2) Zakres postawionego zarzutu

Uczestnikom postępowania został postawiony zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję, polegającego na bezpośrednim lub pośrednim ustalaniu cen biletów jednorazowych i miesięcznych na trasie Zielona Góra – Sulechów, co może stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie (...).

3) Uczestnicy postępowania

Przy pomocy norm prawa antymonopolowego realizowana jest ochrona uczestników rynku przed antykonkurencyjnymi praktykami ze strony innych przedsiębiorców. Przepisy określające zakaz stosowania praktyk ograniczających konkurencję, zawarte w art. 6 i 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stosuje się zatem jedynie do przedsiębiorców i ich związków.

Zgodnie z art. 4 ust. pkt 1) lit. a) ustawy o ochronie (...) pod pojęciem przedsiębiorcy rozumie się przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 155 poz. 1095), a także:

osobę fizyczną, osobę prawną, a także jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, organizującą lub świadczącą usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej

Sąd Najwyższy w swoim wyroku z 6 grudnia 2007r. określił iż : *W swojej zasadniczej części definicja przedsiębiorcy z art. 4 pkt 1 uokik została skonstruowana poprzez odesłanie do przepisów Prawa działalności gospodarczej („ilekroć w ustawie jest mowa o przedsiębiorcy rozumie się przez to przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 19 listopada 1999 r Prawo działalności gospodarczej). Ta ostatnia ustawa definiuje jako działalność gospodarczą „zarobkową działalność wytwórczą, budowlaną, handlową, usługową oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż,*

a także działalność zawodową, wykonywaną w sposób zorganizowany i ciągły (art.2 ust1). Natomiast przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną –wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą w rozumieniu art.2 ust.1(art.2 ust.2) . Zdaniem Sądu Najwyższego art. 4 pkt 1 uokik należy interpretować w taki sposób, że przedsiębiorcą w rozumieniu tego przepisu jest każdy podmiot wymieniony w art. 2 ust. 2 Prawa działalności gospodarczej, który faktycznie prowadzi na danym rynku właściwym działalność objętą zakresem normowania art. 2 ust.1 powołanej ustawy. Pozwala to przyjąć, iż z punktu widzenia art.4 pkt1 uokik przedsiębiorcą jest każdy, kto na danym rynku oferuje w sposób zorganizowany i ciągły, na własny rachunek i ryzyko, swoje produkty(...).Každy taki podmiot wpływa bowiem na konkurencję na danym rynku ingerując w funkcjonowanie podaży i wpływając na popyt.

Powyższe stanowisko Sądu Najwyższego zachowało swoją aktualność również na gruncie obecnie obowiązującej ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 155 poz. 1095) i zawartej w art. 4 ust. 1 definicji przedsiębiorcy.

Nie ulega zatem wątpliwości, że przymiot przedsiębiorcy mają zarówno PKS Zielona Góra jak również Władysław Dąbski właściciel DA-MI, prowadzący zarobkową działalność przewozową w sposób zorganizowany i ciągły .

4) Rynek właściwy i jego struktura

Ponieważ poddane ocenie organu antymonopolowego zachowania uczestników postępowania zachodzą w strukturze rynkowej, istotne znaczenie ma określenie rynku właściwego w niniejszej sprawie, czyli – zgodnie z art.4 pkt 9 ustawy *o ochronie (...)* – rynku towarów, *które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku,(...) panują zbliżone warunki konkurencji preferencje konsumentów.*

Mówiąc o rynku właściwym, określa się rynek w ujęciu produktowym i geograficznym. Rynek w znaczeniu przedmiotowym odnosi się do towarów w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy antymonopolowej (m.in. rzeczy, usługi). Natomiast rynek w ujęciu geograficznym odnosi się do obszaru, na jakim te towary są oferowane.

Nawiązując do ustawowej definicji rynku właściwego, stwierdzić należy, iż produktem w niniejszej sprawie jest usługa przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Nabywcami tego produktu są osoby korzystające z usług przewozowych głównie w celu dojazdu do szkół i pracy, nie tylko do i z miejscowości Zielona Góra i Sulechów, ale także do miejscowości leżących pomiędzy nimi. Z usług przewozu korzystają na ogół mieszkańcy miejscowości, przez które przebiega przedmiotowa trasa autobusowa, codziennie dojeżdżający do szkół i pracy. Substytutem komunikacji zwykłej z tego względu nie jest autobusowa komunikacja pośpieszna, m.in. dlatego, że przystanki pośrednie, znajdujące się w małych miejscowościach, które są obsługiwane przez komunikację zwykłą, w przypadku kursów pośpiesznych są pomijane. Tym samym te dwa rodzaje komunikacji odpowiadają innym potrzebom komunikacyjnym. Ponadto, należy zaznaczyć, że nie są to substytuty również ze względu na różnicę w cenie biletów, które w komunikacji pośpiesznej są droższe.

Jako rynek geograficzny w sprawie, wyodrębniono rynek lokalny, którym jest trasa Zielona Góra –Sulechów. Granice geograficzne rynku produktowego właściwego wyznaczają przystanki na linii komunikacyjnej Zielona Góra –Sulechów. Przystanek, zgodnie z definicją przyjętą w art. 4 pkt 8a ustawy z dnia 6 września 2001 *o transporcie drogowym* (Dz.U. z 2001 r. Nr 125, poz.1371, ze zm.) - zwaną ustawą o transporcie

drogowym, jest to miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej. Linia komunikacyjna, zgodnie z pkt 8 ww. art. tej ustawy, jest to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób. Zgodnie z art. 1 pkt 2 d) ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. *o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 149, poz. 1452) z dniem 27 września 2003 r. pojęcie „linia osobowa regularna” zostało zastąpione pojęciem „linia komunikacyjna”.

Przewoźnicy otrzymują także zgodnie z art.20 ust.1 pkt 2 ww. ustawy *o transporcie drogowym* zezwolenie na wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej.

Na linii komunikacyjnej pomiędzy przystankami Zielona Góra – dworzec autobusowy a Sulechów – dworzec autobusowy dochodzi do rywalizacji pomiędzy Uczestnikami i tym samym zachodzą warunki do powstania i rozwoju konkurencji na rynku usług przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Poszczególne inne linie komunikacyjne na terenie województwa lubuskiego nie spełniają przesłanki substytucyjności. Ze względu na różne miejsca docelowe przewozów usługi przewozowe na każdej linii mają bowiem innych odbiorców, a różnice te determinują niejednorodne warunki konkurencji występujące na poszczególnych liniach. Również dotychczasowe orzecznictwo Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (d. Sądu Antymonopolowego) nigdy nie negowało uznania danej linii komunikacyjnej jako oddzielnego rynku właściwego (np. wyrok S.A z dnia 17 lipca 2002 r., sygn. akt XVII Ama 103/01; wyrok SOKiK z dnia 16 lutego 2005 r., sygn. akt XVII Ama 40/04). Również 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 pociągowej i przyśpieszonej.

Ponadto, za takim wyodrębnieniem rynku właściwego przemawia istnienie silnie rozwiniętej komunikacji pasażerskiej związanej z przemieszczaniem się mieszkańców pomiędzy miastami Zielona Góra i Sulechów, mającej odzwierciedlenie w dużej częstotliwości kursów właśnie na tej trasie i szczególnie w godzinach tzw. szczytu komunikacyjnego.

Tak więc rynkiem właściwym w prowadzonym postępowaniu jest rynek przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Zielona Góra –Sulechów.

Poza PKS i DA-MI, przewozy osób w komunikacji zwykłej, na liniach komunikacyjnych zawierających odcinek Zielona Góra – Sulechów, wykonują również: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Leszno Sp. z o. o., Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Nowej Soli.

Łączny udział Uczestników niniejszego postępowania na tak zakreślonym rynku - obliczony na podstawie średniomiesięcznej liczby sprzedanych biletów jednorazowych - wyniósł 88,9 % w 2006r. i 88,8% w 2007r. a w przypadku średniomiesięcznej liczby sprzedanych biletów miesięcznych 99,5% w 2006r i 99% w 2007 r. Liderem rynku w przypadku sprzedaży biletów jednorazowych jest PKS, którego udział w przedmiotowym rynku wyniósł 48,7%. w 2007 r. Udział w rynku firmy DA-MI wyniósł w ww. okresie 40,1 %. W przypadku sprzedaży biletów miesięcznych sytuacja jest odwrotna, prym wiedzie DA-MI mając 68 % udziału w ich sprzedaży, a PKS ma 31%. Uczestnicy postępowania, posiadają łącznie powyżej 88 % rynku (88,9% w 2007).

5. Porozumienie – naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

5.1. Rodzaj porozumienia

Na gruncie przepisów ustawy o ochronie (...) praktyki ograniczające konkurencję można podzielić na praktyki indywidualne oraz porozumienia, w zależności od tego, czy uczestnikiem zakazanego ustawą zachowania jest jeden podmiot gospodarczy, czy też grupa takich podmiotów, współdziałająca ze sobą z zamiarem osiągnięcia celu zakazanego ustawą.

Przedmiotem porozumień ograniczających konkurencję może być obrót towarami na jednym (porozumienia poziome – horyzontalne), bądź różnych szczeblach obrotu (porozumienia pionowe – wertykalne). Porozumienia mogą być zawierane przez konkurentów (porozumienia poziome), reprezentujących zarówno stronę popytową, jak i podażową, lecz również przez podmioty ze sobą nie konkurujące (porozumienia pionowe), tj. działające na różnych szczeblach obrotu towarowego. W orzecznictwie antymonopolowym za szczególnie destrukcyjne dla konkurencji i interesów pozostałych uczestników rynku są uznawane porozumienia poziome, ponieważ na skutek ujednolicenia ofert lub zachowań ich uczestników zmniejszają możliwość wyboru u ich kontrahentów (E. Modzelewska- Wąchal, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz*, Wyd. Twigger, Warszawa 2002 s. 45).

Charakteryzując porozumienie, którego zawarcie zarzuca się Uczestnikom postępowania należy mieć na uwadze, że działają oni na tym samym szczeblu obrotu towarowego i po tej samej stronie rynku (stronie podażowej), będąc konkurentami w stosunku do siebie. Z powyższego wynika, że porozumienie, objęte zarzutem postępowania, ma charakter poziomy (horyzontalny).

5.2. Przesłanki zastosowania art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...)

W myśl art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające m.in. na ustalaniu bezpośrednio lub pośrednio cen sprzedaży towarów.

Zarzucana Uczestnikom porozumienia praktyka antykonkurencyjna ma charakter cenowy i mieści się w hipotezie art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), a więc zgodnie z art. 6. ust 2 nie mają do niej zastosowania przepisy art. 7 ust. 1 pkt 1, które mówią o wyłączeniu niektórych porozumień poziomych spod zakazu, gdy łączny udział w rynku członków porozumienia w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5%. Przepisów tych bowiem zgodnie z ust. 2 tego artykułu nie stosuje się do porozumień cenowych, które są bezwzględnie zakazane.

Dla stwierdzenia istnienia takiego porozumienia konieczne jest zatem łączne zaistnienie dwóch poniższych przesłanek:

1. fakt zawiazania porozumienia według zasad określonych w artykule 4 pkt. 5 ustawy antymonopolowej;
2. nielegalny charakter porozumienia w postaci kwalifikowanego celu lub skutku porozumienia, którym jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

5.3. Zawiazanie się porozumienia według zasad określonych w artykule 4 pkt 5 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) - forma zawartego porozumienia

Zgodnie z art. 4 pkt.5 ustawy antymonopolowej, przez porozumienie rozumie się:

- a) umowy zawierane między przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów,
- b) uzgodnienia dokonane w jakiejkolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki,
- c) uchwały lub inne akty związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych.

Definicja porozumienia w powyższym brzmieniu jest definicją szeroką, pozwalającą na objęcie zakazami wynikającymi z art. 6 ustawy *o ochronie (...)* wszelkich form skoordynowanych zachowań niezależnie działających przedsiębiorców lub ich związków, które wywołują negatywne skutki rynkowe w postaci wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenia konkurencji na rynku właściwym. Warunkiem uznania określonych skoordynowanych działań przedsiębiorców za porozumienie jest ich dobrowolność u wszystkich uczestników.

Przeprowadzone postępowanie dowodowe nie wykazało aby PKS Zielona Góra oraz DA-MI zawarli porozumienie w formie umowy pisemnej, odpowiadającej normie art. 4 pkt 5 lit a) ustawy *o ochronie (...)*.

Brak dowodu na zawarcie porozumienia w formie pisemnej nie przesądza jeszcze o braku naruszenia art. 6 ustawy antymonopolowej. W świetle orzecznictwa antymonopolowego o zawarciu zakazanego porozumienia może bowiem świadczyć również ustalenie, że nastąpiła świadoma koordynacja zachowań przedsiębiorców i przyjęcie sposobu współdziałania, którego skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Porozumieniem są uzgodnienia dokonane w jakiejkolwiek formie przez przedsiębiorców lub ich związki, czyli czynności i działania niespełniające przesłanek uznania ich za umowy. Istotą takich porozumień jest skoordynowanie zachowań rynkowych konkurentów, zaś celem wyeliminowanie lub ograniczenie konkurencji, czyli wyeliminowanie niepewności co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania członków porozumienia (por. wyrok S.A. w Warszawie z dnia 5.10.2005 r., sygn. akt VI A Ca 1146/04).

Dla uznania działań podmiotów za sprzeczne z ustawą o ochronie (...) wystarczy stwierdzenie, że ograniczyły one swoją swobodę w stosunkach z osobami trzecimi na podstawie wspólnego uzgodnienia. Stwierdzenie praktyki ograniczającej konkurencję następuje wówczas przez wykazanie zaistnienia określonych, wspólnych tym podmiotom zachowań. Zakaz porozumień ograniczających konkurencję obejmuje zatem wszelkie formy koordynacji działań między przedsiębiorcami, które w sposób celowy prowadzą, w wyniku praktycznej współpracy, do wyeliminowania konkurencji oraz ryzyka gospodarczego, i które powodują powstawanie warunków rynkowych sprzecznych z regułami konkurencji.

Wprowadzenie do ustawy antymonopolowej pojęcia uzgodnienia jako formy zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję ma na celu objęcie zakazem art. 6 tej ustawy takich form celowej i świadomej współpracy, którym przedsiębiorcy nie zamierzali nadać wiążącego charakteru, a w szczególności form współpracy faktycznej. Praktyki uzgodnione to zatem takie „formy koordynacji między przedsiębiorstwami, które nie doprowadziły do zawarcia umowy, ale świadomie pozwalają praktycznej kooperacji między nimi zająć miejsce konkurencji powiązanej z ryzykiem” (wyrok

Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 lipca 1972r. w sprawie Imperial Chemical Industries Ltd przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Zb. Wyr. ETS 1972, s. 619 za: Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 28). Innymi słowy, są to wszelkie działania, których celem jest wpływ na zachowania rynkowe, a w szczególności usunięcie niepewności co do postępowań innych przedsiębiorców albo utrzymanie lub zmiana w specjalny sposób polityki handlowej jakiegoś przedsiębiorstwa, gdy nie jest ona zależna od gry sił rynkowych.

Porozumienie może dojść do skutku w jakiegokolwiek formie. Przykładem porozumień (...) może być np. nawet sama wymiana informacji pomiędzy konkurentami, co do cen lub kosztów, skutkiem czego może dojść na rynku do ujednoczenia cen. Zakazane są też zachowania paralelne, które polegają na wzajemnym dostosowaniu się cenowym przedsiębiorców, o ile są wynikiem wcześniejszych uzgodnień cenowych, mające na celu lub których skutkiem jest zanik cenowej konkurencji.

Jak trafnie zauważył Sąd Apelacyjny: „*istotą porozumień cenowych jest koordynacja zachowań przedsiębiorców nie w drodze nałożenia prawnie wiążącego obowiązku, lecz przez świadome wskazanie sposobu współdziałania, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Takie zachowanie przedsiębiorców pozwala na wyeliminowanie ich niepewności co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurentów, która to niepewność jest podstawą działania konkurencji. Do wykazania istnienia porozumienia ograniczającego konkurencję nie jest konieczne istnienie sformalizowanej umowy, wystarczające jest ustalenie, że nastąpiła świadoma koordynacja zachowań przedsiębiorców i przyjęcie sposobu współdziałania, którego skutkiem jest ograniczenie konkurencji.*” (Wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 5 października 2005 r., sygn. akt VI ACa 1146/04).

Dowody wykorzystywane w postępowaniach przeciwko porozumieniom kartelowym można podzielić na dwie grupy: dowody bezpośrednie i pośrednie. Do dowodów bezpośrednich można zaliczyć wszelkie dokumenty (w tym e-maile) potwierdzające zawarcie porozumienia, oraz na ustne lub pisemne oświadczenia członków kartelu opisujące prowadzone przez kartel operacje.

Występuje też kilka typów dowodów pośrednich. Są to dowody ekonomiczne i nieekonomiczne i do tych drugich należą dowody wskazujące na to, iż strony w jakiś sposób komunikowały się chociaż niekoniecznie opisujące przedmiot tej komunikacji.

Prezes UOKiK wskazuje jednocześnie, iż w orzecznictwie europejskim przyjęto, że pojęcie uzgodnionych praktyk zakłada istnienie wzajemnych kontaktów. Jakikolwiek bezpośredni lub pośredni kontakt między podmiotami gospodarczymi, takiej natury, że ujawnia konkurentowi sposób zachowania, jaki każdy z nich postanowił przyjąć lub którego przyjęcie na rynku rozważa każdy z nich, stanowi praktykę uzgodnioną zakazaną przez art. 81 ust. 1 Traktatu TWE, jeśli celem lub skutkiem takiego zachowania jest stworzenie warunków konkurencji, które nie odpowiadają normalnym warunkom danego rynku. W celu udowodnienia, iż doszło do praktyk uzgodnionych, nie jest konieczne wykazanie, iż przedsiębiorstwo w formalny sposób zobowiązało się, wobec jednego lub wielu innych podmiotów, przyjąć określony sposób postępowania lub, że przedsiębiorstwa uzgodniły, jakie będzie ich przyszłe zachowanie na rynku. Wystarczy, że przez stwierdzenie zamiarów, przedsiębiorstwo wykluczyło lub, przynajmniej, w istotny sposób zmniejszyło niepewność co do zachowania, jakiego można się spodziewać na rynku z jego strony. Praktyka uzgodniona zakłada, poza uzgodnieniem przedsiębiorstw, również istnienie zachowania na rynku zgodnego z tą zmową, oraz związek przyczynowo-skutkowy między tymi dwoma czynnikami (zob. Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z 15 marca 2000 r., „Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej).

Orzecznictwo Tom II. Orzeczenia Sądu Pierwszej Instancji z lat 1999-2004 cz.2”, A.Jurkowska, T. Skoczny, Wyd. Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, W-wa 2005, s 471-472).

Odnotowany okres zbieżności cen u obu przewoźników trwa od kwietnia 2005r. do chwili obecnej, czyli domniemane porozumienie trwa prawie trzy lata.(zauważono jednak, że oba przedsiębiorstwa stosowały identyczne ceny także wcześniej w 2004r.) Należy stwierdzić jednoznacznie, iż zachowania cenowe obu Uczestników w okresie od kwietnia 2005 r. były takie same. Przede wszystkim nowe, identyczne co do wysokości stawki za bilety autobusowe na trasie Zielona Góra –Sulechów obaj przewoźnicy wprowadzili w tym samym czasie a nawet w tym samym dniu tj. 25.04.2005 r. (tabela nr 3 i 4). Identyczne ceny dotyczą zarówno biletów jednorazowych (4,2 zł) jak i miesięcznych (143 zł).

Należy zaznaczyć, iż późniejsza zmiana cen na ww. trasie odbyła się dzień po dniu (PKS -21.08.2006 r. i DA-MI- 22.08.2006r) a ceny biletów jednorazowych i miesięcznych były również u Uczestników postępowania na tym samym poziomie (5,50 zł i 187zł).

Zgodność czasowa i cenowa PKS i DA-MI nie może więc być przypadkowa. Takie zachowanie można wytłumaczyć jedynie wcześniejszymi uzgodnieniami i wymianą informacji, co do czasu wprowadzenia oraz wysokości nowych cen biletów. Należy zaznaczyć, iż w niniejszej sprawie mamy do czynienia z homogenicznym towarem, jakim są usługi przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Rynek właściwy jest silnie skoncentrowany, dojrzały i przejrzysty, na którym działa w zasadzie duopol, co tworzy idealne warunki strukturalne do zawarcia porozumienia kartelowego.

Zebrany w sprawie materiał dowodowy wskazuje, iż przedstawiciele obu przedsiębiorców mieli możliwość bezpośredniego kontaktowania się i dzielenia informacjami. Takim miejscem spotkań był na pewno Sejmik Województwa Lubuskiego, w którym Pan Zenon Bambrowicz (ówczesny Prezes Zarządu PKS), pełnił funkcje Przewodniczącego Komisji Budżetu i Finansów. W ramach tej funkcji spotykał się z różnymi przewoźnikami. Jako radny Sejmiku negocjował bowiem umowy z Marszałkiem Województwa w sprawie dopłat do biletów ulgowych i przejazdów bezpłatnych. Pilnował także aby dopłaty do biletów były realizowane na bieżąco dla wszystkich przewoźników zarówno PKS-ów jak i przewoźników prywatnych.(*tom VI karty 1108, 1121-1123*)

Przedstawiciele obu firm spotkali się przed podwyżką dnia z 25.04.2005r w Urzędzie Marszałkowskim. Spotkanie odbyło się w dniu 24.03.2005r. a więc na miesiąc przed zmianą cen na przedmiotowej trasie. Świadczy o tym informacja otrzymana od Marszałka Województwa Lubuskiego.

Dowód ; Tom VI karty 1049-1056.

W orzecznictwie uważa się, iż jakikolwiek bezpośredni bądź pośredni kontakt między podmiotami gospodarczymi, takiej natury, że ujawnia konkurentowi sposób zachowania, jaki każdy z nich postanowił przyjąć lub którego przyjęcie na rynku rozważa każdy z nich, stanowi zakazaną praktykę uzgodnioną. (por. Wyrok SPI z dnia 15.03.2000r. w połączonych sprawach T-25/95 (...) *Cimenteries CB i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 2000, II-491 w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2 ...*, s. 471).

W uzupełnieniu tego co wyżej należy dodatkowo podnieść, iż norma zakazu kartelu, opisana w art. 6 ustawy o ochronie (...) obejmuje również zachowania polegające na ujawnianiu konkurentom, bez względu na zajmowaną przez ujawniającego

przedsiębiorcę na rynku pozycję - swej polityki kosztowo-cenowej, jeżeli służy to lub może służyć koordynowaniu cen przez konkurentów (Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 20.09.1995r., sygn. akt: XVII Amr 15/95).

Istotą w danej sprawie jest to, iż takie przekazywanie sobie informacji cenowo-kosztowych przez szefów obu firm mogło nastąpić.

Zdaniem Prezesa Urzędu, gdyby decyzje o podwyżce miały być wynikiem jedynie nabywanej stopniowo wiedzy o wcześniejszych decyzjach konkurencyjnych drugiego przewoźnika, czyli efektem naśladownictwa zachowań rynkowych konkurenta, to sekwencja ich zachowań a zwłaszcza DA-MI wyglądałaby inaczej. Przede wszystkim przeczy temu jednakowa dla obu przewoźników data ich wprowadzenia (25.04.2005) i taka sama wysokość wszystkich cen biletów (zarówno jednorazowych, jak i miesięcznych). Naśladowanie cenowe albo podążanie według wzoru zachowań innych uczestników rynku odbywa się bowiem w czasie (następuje po sobie) i może być stopniowalne. Takie naśladownictwo zachowań rynkowych może być dopuszczalne na gruncie prawa antymonopolowego, ale nie wtedy, jak w rozpatrywanej sprawie, gdy nowe ceny wprowadzane są równocześnie przez obu Uczestników postępowania i w dodatku w tej samej wysokości (tabele nr 1 i 2). zwłaszcza, gdy trzy tygodnie przed podjęciem uchwały o podwyższeniu cen przez Zarząd PKS, ma miejsce spotkanie w którym uczestniczą Przedstawiciele PKS-u i właściciel firmy DA-MI . Mają też miejsce prawdopodobnie kontakty pomiędzy przedstawicielami Uczestników postępowania związane z pracą (ówczesnego prezesa zarządu PKS) Zenona Bambrowicza w Sejmiku Województwa Lubuskiego, który zeznał „ Spotkania u Marszałka były organizowane głównie po to, aby ustalić, jak na bieżąco będą realizowane dopłaty. Kilka lat wcześniej około 1999r lub 2000r. były problemy z przekazywaniem przewoźnikom dopłat do biletów. Dlatego będąc w sejmiku (2002-2006) pilnowałem aby dopłaty były realizowane na bieżąco dla wszystkich przewoźników, zarówno dla PKS-ów jak i prywatnych.” oraz „Urząd Marszałkowski prowadził spotkania dotyczące strategii rozwoju transportu woj. Lubuskiego. Przewoźnicy niemieccy zainteresowani byli transportem przygranicznym. W związku z tym były też organizowane spotkania, w których uczestniczyłem. W kuluarach spotkań rozmawiałem z różnymi przewoźnikami (...).

(Dowód tom VI karta 1123-1124)

Co prawda, zgodnie z art. 18 b ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 ze zm.) – przewoźnik powinien podać cennik opłat do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych i w każdym autobusie, a w myśl par. 5 umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a Województwem Lubuskim (Urzędem Marszałkowskim) określającej szczegółowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych – przewoźnicy zostali zobowiązani do powiadamiania Urzędu Marszałkowskiego o zmianie cen w terminie 7 dni przed wejściem w życie dokonanych zmian, ale zmieniając ceny obaj przewoźnicy nie musieli wprowadzać ich jednocześnie, w jednakowych kwotach i tego samego dnia informować o tym Urząd Marszałkowski.

W toku postępowania ustalono, iż o zmianie cen od dnia 25 kwietnia 2005 PKS Zielona Góra poinformował pismem z dnia 14.04.2005 r. (sygn. PKS 22/4/233/04) Urząd Marszałkowski w dniu 15.04.2005 r.(data wpływu).W tym dniu nie wpłynęły jednak tabele opłat. Przedmiotowa Uchwała Zarządu wraz z tabelami nowych opłat wpłynęła do Urzędu Marszałkowskiego dopiero w dniu 25.04.2005 r.(*tom IV karta 628 i 629*) a więc już w czasie kiedy obowiązywały nowe ceny. Informacja do publicznej wiadomości została przekazana przez PKS dnia 15.04.2005, poprzez umieszczenie ogłoszeń na dworcach autobusowych. Ogłoszenia PKS-u nie określały kwotowo wielkości nowych cen ani też tras na jakich zmiany te miały nastąpić (*tom IV karta 630*) Takie informacje

zawierał załącznik do uchwały Zarządu PKS zmieniającej ceny. Otrzymały go kasjerki w dniu wywieszenia ogłoszeń ale możliwość zasięgnięcia od nich informacji o zmianie cen przez Pana Dąbskiego jest mało prawdopodobna, ponieważ Pan Dąbski nie powoływał się na tę okoliczność w trakcie kontroli. Bilety natomiast w nowych cenach mogły być kupowane przez niego lub jego pracowników dopiero po zmianie cen a więc od dnia 25.04.2005 r. czyli po dacie kiedy podał on swoje ceny do wiadomości publicznej.

DA-MI poinformowało Urząd Marszałkowski o zmianie cen pismem z dnia 15.04.2005r w dniu 18 kwietnia 2005 r (data wpływu). Do pisma załączone były cenniki z nowymi cenami (tom IV karta 633 i tomVI karty 1012 i-1014). DA-MI jako źródło nowych cen podało ogłoszenia PKS, ale z informacji zawartych w nich mogło dowiedzieć się jedynie o terminie planowanej przez PKS podwyżki cen biletów a nie o ich wysokości. Nie zawierały one bowiem ani informacji o skali podwyżki ani też nowych cen.

W przypadku zmiany cen w sierpniu 2006 roku PKS wprowadził ją od 21.08.2006 roku uchwałą Zarządu PKS Zielona Góra Sp. z o. o. z dnia 11 sierpnia 2006, a poinformował o niej Urząd Marszałkowski pismem z dnia 16-08-2006r (sygn PKS22/4/547/06) w dniu 16-08-2006 r.(data wpływu). Przedmiotowa Uchwała Zarządu wraz tabelami nowych cen wpłynęła do Urzędu Marszałkowskiego dopiero w dniu 24.08.2006 r., a więc już w czasie obowiązywania nowych cen. Informacja przekazana do wiadomości publicznej przez PKS (16 sierpnia) podobnie jak poprzednio nie zawierała wysokości nowych cen . Ceny zawierał załącznik do uchwały zarządu przekazany do kas w tym samym dniu, w którym wywieszono ogłoszenia. DA-MI wprowadziło zmianę cen z dniem 22.08.2008 r. i poinformowało o niej Urząd Marszałkowski pismem z dnia 16.08.2006r. w dniu 16.08.2006.(*tom IV karty 601-603*). W tym samym dniu (16 sierpnia) poinformowano podróżnych o planowanych zmianach poprzez wywieszenie informacyjnych plakatów zawierających nowe ceny. Również w tym przypadku DA-MI nie mogło dowiedzieć się z ogłoszeń PKS-u o skali podwyżki, bo nie zawierały one takich informacji (*tom IV karta 631*). Pan Dąbski powoływał się w złożonych przez siebie zeznaniach na znajomość cen z ogłoszeń a nie informacje pochodzące od kasjerek. Ponadto informację o zmianie cen DA-MI podało do publicznej wiadomości w tym samym dniu co PKS (16 sierpnia) a więc nie można twierdzić, iż firma naśladowała silniejsze PKS.

Niepodważalna jest więc dwukrotna zbieżność cen biletów wprowadzanych przez DA-MI i PKS w momencie, gdy firma DA-MI nie mogła dowiedzieć się wcześniej z ogłoszeń o skali podwyżki 25.04.2005r., a w drugim przypadku (sierpień 2006) uzyskanie informacji z kanałów publicznych było niemożliwe, gdyż obie firmy poinformowały pasażerów (wywieszając ogłoszenia) i Urząd Marszałkowski (pismami o zmianie cen) tego samego dnia tj. 16. 08. 2006r. Przesądza to o skoordynowaniu zachowań cenowych obu przewoźników od roku 2005 (ceny wprowadzone przez oba przedsiębiorstwa w sierpniu 2006 r. obowiązują do chwili obecnej), których źródłem informacji zdaniem Prezesa Urzędu były uzgodnienia cenowe pomiędzy obu przewoźnikami.

Były Prezes Zarządu PKS-Zenon Bambrowicz sugerował w trakcie prowadzonego przesłuchania, iż takie same ceny w obu firmach mogły być wynikiem wycieku informacji. „ Dąbski o wysokości nowych cen nie mógł dowiedzieć się ode mnie ani od nikogo innego z mojego polecenia. Te informacje mogły wyciec od moich pracowników lub z Urzędu Marszałkowskiego (...)” (*tom VI karta1127*) Tymczasem informacje zawierające nowe ceny były przekazywane przez PKS do Urzędu Marszałkowskiego już po wprowadzeniu ich w życie a więc w dniu 25.04.2005 (zmiana ceny od 25.04.2005) oraz 24.08.2006 (zmiana ceny od 21.08.2006).Urząd Marszałkowski nie mógł być więc źródłem tych informacji dla DA-MI.

Anna Rogowska - Inspektor ds. rozkładów jazdy autobusów w trakcie przesłuchania zeznała, iż z reguły przygotowane są dla Zarządu trzy warianty nowych cen na daną trasę. Na temat podwyżek nie rozmawia z innymi pracownikami PKS. „Do momentu podjęcia uchwały przez zarząd te informacje pozostawiam dla siebie i nigdy nimi się nie dzieliłam z kimś spoza firmy” (*tom VI karta 1196*). Natomiast Kierownik działu przewozów Lilianna Krajewska zeznała: „gdybym miała informacje, iż pracownik przekazał dane dotyczące cen przygotowywanych dla Zarządu osobom spoza firmy to poinformowałaby o tym Zarząd” (*tom VI karta 1190*).

Zmiany cen przygotowywane są w kilku wersjach i do podjęcia uchwały przez Zarząd nie wiadomo, która z wersji zostanie wybrana. Zarząd wybiera i zatwierdza jeden z nich. Zwykle następnego dnia zostaje on przekazany wraz z ogłoszeniami na dworce do kas i do Działu przewozów gdzie służy jako podstawa do udzielania informacji klientom.

W sierpniu 2006 r. posiedzenie zarządu odbyło się 11 sierpnia w piątek. Z powodu „długiego weekendu” informacje na dworce przekazano dopiero 16 sierpnia. Dział Przewozów, którego telefon jest telefonem informacyjnym nie pracował w sobotę i niedzielę, a podróżni nie wiedząc nic o podwyżce z kanałów publicznych (ogłoszenia wywieszono 16.08.2006) nie mogli o nie pytać. Anna Rogowska zeznała: „Nie pamiętam sytuacji aby ktoś dzwonił w sprawie nowych cen przed wywieszeniem ogłoszeń o podwyżce.” (*tom VI karta 1196*)

Wszystkie z przesłuchiowanych osób w dniu 14 maja 2008 r. sugerowały, że o cenie biletu jednorazowego można dowiedzieć się na podstawie ceny biletu miesięcznego, dzieląc ją przez 34 (*tom VI karty 1192, 1197, 1199*). Od lat jest on bowiem na tej trasie 34- krotnością biletu jednorazowego. Lilianna Krajewska zeznała, iż przy wprowadzaniu nowych cen, ceny na bilety miesięczne wprowadzane są do systemu informatycznego wcześniej niż pozostałe.” Najwcześniej 16 dnia miesiąca kasy rozpoczynają sprzedaż biletów miesięcznych”.

Pozostałe przesłuchiwane osoby dodały: Maria Sumińska: „Ceny na bilety miesięczne wprowadzane są około 20-go dnia każdego miesiąca”. Natalia Kasprzak: „Ceny biletów miesięcznych wprowadzane są do systemu około 20 dnia miesiąca gdyż wtedy zaczyna się sprzedaż biletów na następny miesiąc”. Anna Rogowska: „ceny biletów miesięcznych wprowadzane są po 16 dniu danego miesiąca” (*tom VI karty 1192, 1194, 1199*).

Z zeznań tych jednoznacznie wynika, iż cen biletów miesięcznych nie było przed 16 sierpnia 2006 r w systemie informatycznym i nie na ich podstawie DA-MI ustaliło cenę biletu jednorazowego.

Podobne wnioski można wysnuć odnośnie wcześniejszej zmiany cen biletów w kwietniu 2005 r. Również wtedy DA-MI cen biletów jednorazowych nie mogło obliczyć na podstawie cen biletów miesięcznych. Pismo datowane 15 kwietnia zawierające nowe ceny dostarczyło do Urzędu Marszałkowskiego 18 kwietnia. PKS zgodnie z zeznaniami przesłuchiowanych osób (*tom VI karty 1188-1200*), mógł najwcześniej ceny biletów miesięcznych wprowadzić do systemu komputerowego i kas po 16 kwietnia (większość przesłuchiowanych twierdziła około 20 dnia miesiąca) ale dzień 16 kwietnia w roku 2005 wypadł w sobotę kiedy to dział przewozów nie pracuje, a więc ceny do systemu najwcześniej wprowadzono w poniedziałek 18 kwietnia.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż wprawdzie przekonanie o zawarciu przedmiotowego porozumienia pomiędzy PKS Zielona Góra i DA-MI wywnioskowano na podstawie dowodów pośrednich, to jednak taki sposób dowodzenia praktyk monopolistycznych jest dopuszczalny również w postępowaniu sądowym przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z 29 września 1995 r. , XVII Amr 15/95, Wokanda z 1996 r. nr 8, poz. 57, z 12 marca 2001 r., XVII Ama 38/00, LEX nr 56307, wyrok Sądu Najwyższego z 24 kwietnia 1996 r., ICR 49/96, OSNC z 1996 r. nr 9, poz. 124, wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 5

października 2005 r., VI ACa 1146/04, wyrok Sądu Najwyższego z 9 sierpnia 2006 r. III SK 6/06).

Reprezentatywny dla tej linii orzeczniczej jest w szczególności pogląd, iż : *W przypadku postawienia przedsiębiorcom zarzutu zawarcia niedozwolonego (zabronionego przez prawo) porozumienia dotyczącego uzgodnienia cen jako elementu najsilniej oddziałującego na relacje konkurencyjne między przedsiębiorcami, a zarazem wpływającego na wybór ofert przez odbiorców (noszącego nazwę kartelu cenowego), które uznane jest za jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję, możliwe – a niekiedy nawet konieczne – jest zastosowanie domniemań faktycznych, ponieważ porozumienia tego rodzaju (dokonane w jakiegokolwiek formie) nie tylko nie przybierają postaci pisemnych umów, lecz nawet są otaczane przez samych biorących w nich udział przedsiębiorców pełną dyskrecją (por. powołany wyżej wyrok Sądu Najwyższego z 9 sierpnia 2006 r. III SK 6/06).*

Także w doktrynie przyjmuje się, iż w razie braku bezpośrednich dowodów na udowodnienie praktyk ograniczających konkurencję, dopuszczalnym jest oparcie wniosku na podstawie dowodów pośrednich, poprzez odwołanie się, zgodnie z art. 84 ustawy o *ochronie (...)* do przepisów Kodeksu postępowania cywilnego dotyczących reguł odnoszących się do domniemań faktycznych. Stosownie do art. 231 k.p.c., można uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów.

Zatem wobec braku bezpośrednich środków dowodowych co do zawarcia porozumienia cenowego przez powodów, koniecznym stało się konstruowanie domniemań faktycznych. Podnieść należy, iż domniemanie takie pozwala na oparciu ustaleń faktycznych na uznaniu za ustalone, faktów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Należy przy tym podkreślić, iż uczestnikom postawiono zarzut zawarcia zakazanego prawem porozumienia opisanego w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zaś definicja porozumień zawarta w art. 4 pkt 5 powołanej wyżej ustawy jest na tyle szeroka, że pozwala objąć zakazami wynikającymi z art. 6 wszelkie formy skoordynowanych działań przedsiębiorców, wywołujące, lub mogące wywołać, negatywne skutki rynkowe w postaci wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenia w inny sposób konkurencji.

Dowodami pośrednimi, które sprawiły, że Prezes UOKiK uznał, iż doszło do zawarcia porozumienia cenowego są w niniejszej sprawie: taki sam termin wprowadzenia nowych cen (25.04.2005r), równoczesne przekazanie informacji o zmianie cenników do Urzędu Marszałkowskiego w dniu 16 sierpnia 2006r., identyczne wysokości nowych cen na bilety jednorazowe i miesięczne (wprowadzane przy każdej zmianie cen od kwietnia 2005r), brak możliwości uzyskania informacji o wprowadzanych zmianach (co do skali podwyżki i kwot) ze źródeł publicznych (ogłoszenia i Urząd Marszałkowski), oraz brak możliwości wydedukowania nowych cen biletów jednorazowych na podstawie cen biletów miesięcznych (zarówno w kwietniu 2005 r jak i w sierpniu 2006r.). Strony miały także możliwość komunikowania się. Takim kanałem wymiany informacji mogły być spotkania w Urzędzie Marszałkowskim (potwierdzona przez Urząd Marszałkowski informacja o uczestnictwie przedstawicieli obu przedsiębiorstw w spotkaniu w dniu 24 marca 2005r a więc na miesiąc przed wprowadzaniem podwyżki w kwietniu 2005r.) oraz działalność w Sejmiku ówczesnego prezesa PKS Pana Bambrowicza. Dowodem tym jest również brak racjonalnych wyjaśnień, że strony obu przewoźników odnośnie kwestionowanych przez Prezesa Urzędu zachowań cenowych.

Uczestnicy postępowania, zdaniem Prezesa Urzędu, w żaden sposób nie udowodnili istnienia okoliczności, które ukazałyby fakty ustalone w toku postępowania w innym świetle. Nie udowodnili istnienia okoliczności, które umożliwiłyby inne, niż

dokonane przez Prezesa Urzędu, racjonalne wyjaśnienie tych faktów. Przede wszystkim nie przedstawili żadnych czynników ekonomicznych, które wyjaśniałyby odmiennie, działania indywidualne podjęte przez obu przewoźników i zachowania cenowe ocenione przez Prezesa Urzędu jako uzgodnione, nie wskazali również faktów, które pozostawałyby w sprzeczności z taką oceną ich zachowań rynkowych.

Dla obu przewoźników trasa Zielona Góra –Sulechów ma kluczowe znaczenie. Przychody ze sprzedaży biletów na tej trasie stanowią 55% przychodów ogółem DA-MI, a w przypadku PKS 6%. (tom IV karta 621 i 625)

Ceny biletów stosowane przez nich na ww. trasie są identyczne od kwietnia 2005 r. do chwili obecnej. Dotyczy to zarówno biletów jednorazowych jak i miesięcznych. 25 kwietnia 2005 r. zmiana cen u obu Uczestników postępowania nastąpiła jednocześnie w tym samym dniu, a w sierpniu 2006 roku dzień po dniu.

Na rynku właściwym nie występują oznaki rywalizacji pomiędzy Uczestnikami. Trasa Zielona Góra –Sulechów jest rynkiem, którego struktura od początku 2005 roku nie ulega zmianie. Udziały rynkowe poszczególnych przewoźników są niezmiennie od 3 lat. Ponadto, oferta obu firm dotycząca przedmiotowej trasy jest taka sama od lat. Żadna z firm nie wprowadziła do niej nawet czasowych zmian w postaci promocji by przejąć klientów konkurencji. W piśmie skierowanym do UOKiK PKS wyjaśnia jedynie: „nie mamy wpływu na poczynania firm konkurencyjnych ani też na ich decyzje odnośnie zmiany cen biletów” (tom IV karta 625). Tezę o braku oznak konkurencji na rynku właściwym potwierdza dodatkowo również fakt, iż na innych liniach komunikacyjnych o zbliżonej długości ceny biletów jednorazowych zostały ustalone na niższym poziomie niż na trasie Zielona Góra –Sulechów (5,50 zł), np. ceny stosowane przez PKS Zielona Góra: Zielona Góra –Zabór (5,30 zł), Zielona Góra –Kargowa (4,60zł), Krosno Odrzańskie –Wężyska (5,30 zł).

Dwukrotna zmiana cen w obu firmach nie była reakcją na działania konkurencji. Przewoźnicy podejmują identyczne działania (za pierwszym razem dokładnie w tym samym dniu zmieniają ceny a za drugim w ten sam dzień podają informację o zmianie cen do publicznej wiadomości). Zmiana cen nie jest również reakcją na zachowania rynkowe innych przewoźników świadczących usługi na ww. trasie. Żaden z nich nie wprowadził zmiany cen bezpośrednio przed podwyżkami w PKS i DA-MI. Właściciel DA-MI w trakcie kontroli zeznał: „Zasadą jest, że za każdym razem decyzję o podwyżce cen podejmuję w konsultacji z żoną nie sporządzając przy tym żadnych kalkulacji nowych cen. Za każdym razem trafialiśmy zakładając, iż PKS podwyższy ceny o ok.10%. Zatem o taką samą wielkość podwyższaliśmy ceny biletów w swoich autobusach” (tom IV karta 644) stwierdził także „O podwyżce w sierpniu 2006r. dowiedziałem się z ogłoszenia PKS Zielona Góra dotyczącego podwyżki. Przyjąłem, że podwyżka wyniesie ok. 10%, z tego wyszło mi 5,5.” (tom IV karta 646) Tymczasem ogłoszenia PKS nie zawierają informacji dotyczących skali podwyżki (t. IV karta 630) a wzrost ceny z 4,6 zł na 5,5 zł nie jest o 10 ale 19,5 procent. Informację taką zawierały wprawdzie załączniki do uchwały zmieniającej ceny ale one trafiły do kas 16.08.2005r a więc w dniu kiedy DA-MI wywiesił swoje ogłoszenia wraz z cenami na dworcach i podał informacje do Urzędu Marszałkowskiego. Wcześniej DA-MI w piśmie skierowanym do UOKiK tą samą zmianę cen tłumaczy wzrostem cen paliwa i koniecznością zakupu nowych autobusów (t. IV karta 621) nie przedstawiając żadnych danych ani wyliczeń.

W toku prowadzonego postępowania zwrócono uwagę na fakt, iż ceny po jakich oba przedsiębiorstwa kupowały paliwo w okresie poprzedzającym podwyżki były inne. Najważniejszym elementem wpływającym na wysokość ceny są koszty. Ich wzrost z reguły przekłada się na wzrost ceny produktu. Z danych zebranych w trakcie postępowania antymonopolowego wynika jednak, że ani struktura kosztów różna dla obu firm ani też różny wzrost cen paliw nie są czynnikami pozwalającymi na jednakowy wzrost cen w obu przedsiębiorstwach. PKS kupował zwykle paliwo w cenach niższych o

kilka procent niż DA-MI. Obserwując dane zebrane w tab. nr 7 można zauważyć, iż w ciągu trzech miesięcy poprzedzających podwyżkę cen biletów w dniu 25.04.2005 r. w obu firmach wzrastały ceny zakupu paliwa. Dla PKS wzrosły one o 13,6%, a dla DA-MI o 15,3%. W strukturze kosztów całkowitych obu firm koszty paliwa stanowiły jednak inny udział procentowy. DA-MI podało, iż koszt paliwa stanowił około 50% kosztów całkowitych, a w PKS koszty paliwa w 2005r wynosiły 26,12% kosztów działalności przewozowej (tom VII karta 1215).

Podwyżki cen paliwa spowodowały więc inny wzrost kosztów w obu firmach. W PKS wzrost ceny paliwa o 13,6% spowodował wzrost kosztów o 3,5%. W DA-MI wzrost ceny paliwa o 15,3% spowodował wzrost kosztów o 7,65%. W dniu 25.04.2005 r. obie firmy podniosły jednocześnie ceny biletów jednorazowych na trasie Zielona Góra – Sulechów z 3,8 zł na 4,2 zł (tab. nr 3). Różny wzrost kosztów w obu firmach przełożył się więc na identyczny wzrost ceny biletów o 10,5%.

Na podstawie danych zawartych w tabeli nr 8 można zauważyć iż podwyżkę cen biletów na przedmiotowej trasie w sierpniu 2006r. również poprzedzał wzrost cen paliwa. Dla PKS cena paliwa w ciągu trzech miesięcy poprzedzających podwyżkę wzrosła o 4,4%, a dla DA-MI o 5%. W PKS koszty paliwa stanowiły w 2006r – 25,15% kosztów działalności przewozowej, a dla DA-MI 50% kosztów całkowitych (tom IV karta 634 i tom VII karta 1216). Podwyżki cen paliwa spowodowały więc znów inny wzrost kosztów w obu firmach. W PKS wzrost ceny paliwa o 4,4% spowodował wzrost kosztów związanych z działalnością przewozową o 1,1%. W DA-MI wzrost ceny paliwa o 5% spowodował wzrost kosztów całkowitych o 2,5%. Różny wzrost kosztów w obu firmach przełożył się ponownie na identyczny wzrost ceny biletów jednorazowych o 19,5%. Cena biletu jednorazowego na ww. trasie wzrosła bowiem w obu firmach z 4,6 zł na 5,5 zł.

Ponadto koszty DA-MI były większe o wydatki związane z koniecznością zakupu nowych autobusów, które PKS już posiadał (tom IV karta 634). Dodatkowo należy zauważyć, że w roku 2006 wzrost ceny paliwa powodujący wzrost kosztów przewozowych o zaledwie 1,1% w przypadku PKS nie uzasadniał aż 19,5% podwyżki ceny biletów. Był on jednak bardzo uzasadniony w przypadku DA-MI, które kupiło nowe autobusy. Znacząca asymetria we wzroście kosztów przełożyła się na identyczny wzrost cen u obydwóch przedsiębiorców, co należy uznać za rezultat trudny do osiągnięcia w warunkach niepewności co do przyszłego postępowania rywali, charakteryzujących stan efektywnej konkurencji. Wskazania wymaga również fakt, iż pomimo istnienia w strukturze PKS Działu Analiz, sporządzającego kalkulacje kosztowe, przedsiębiorca ten nie był w stanie przedstawić w trakcie postępowania (kontrola) kalkulacji stanowiących podstawę dla wprowadzanych w roku 2006 podwyżek cen.

Jak widać paralelne zachowania cenowe przewoźników nie znajdują więc uzasadnienia w zmianie czynników kosztowych i innych ekonomicznych okoliczności.

W tej sytuacji, w ocenie Prezesa Urzędu, mogła być tylko jedna przyczyna tak wprowadzonych podwyżek przedmiotowych cen tj. zmowa cenowa. Przedstawione wyżej względy wskazują, iż nie ma wystarczająco uzasadnionych podstaw do przyjęcia, że zachowanie Uczestników stanowiło dopuszczalne, racjonalne dostosowanie się do zmian warunków rynkowych, ukształtowanych zmianami cen przez konkurentów (zachowania paralelne) lub kosztów, gdyż przeczą temu okoliczności przedstawione wyżej.

Reasumując, należy stwierdzić, iż na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Zielona Góra – Sulechów doszło do zawarcia pomiędzy PKS Zielona Góra i DA-MI porozumienia w formie uzgodnień, o którym mówi art. 4 pkt 5 lit. b) ustawy o ochronie (...).

Tym samym spełniona została pierwsza przesłanka zastosowania art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) polegająca na zawiązaniu się porozumienia według zasad określonych w artykule 4 pkt 5 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...).

5.4. Analiza przesłanki zastosowania art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) polegającej na celu lub skutku porozumienia, którym jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

W myśl art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające m.in. na ustalaniu bezpośrednio lub pośrednio cen sprzedaży towarów.

Niezbędnym zatem dla stwierdzenia nielegalności porozumienia jest określenie jego celu lub skutku, tzn., czy:

1. celem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym,
lub
2. gdy cel porozumienia nie został sformułowany, antykonkurencyjne są skutki porozumienia w postaci wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

Zauważyć należy, iż Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku z dnia 24 marca 2004 r. (sygn.: XVII Ama 40/02), uznał, że „stosownie do treści art. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zakazane jest samo porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Cel antykonkurencyjny i skutek antykonkurencyjny porozumienia nie muszą zatem wystąpić łącznie. Dla stwierdzenia naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 1 nie ma zatem istotnego znaczenia czy doszło do ograniczenia czy eliminacji konkurencji, skoro już sam cel może stanowić o nielegalności porozumienia”.

Porozumienia, których celem lub skutkiem jest bezpośrednie lub pośrednie ustalanie cen sprzedaży towarów na rynku właściwym należą do najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji. „Spośród wszystkich porozumień kartel cenowy (tj. porozumienie poziome o koordynacji cen) uznawany jest za jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję. Ceny są bowiem elementem umowy na ogół najsilniej oddziałującym na relacje konkurencyjne między przedsiębiorcami, a zarazem wpływającym na wybór ofert przez odbiorców, inne warunki umowne często traktowane są przez nich przy ostatecznym wyborze jako drugorzędne. Konkurencja cenowa między przedsiębiorcami pozwala na utrzymywanie cen na poziomie możliwym do zaakceptowania przez konkurentów i ich kontrahentów, a zarazem wymusza na tych pierwszych wzrost efektywności i redukcję kosztów” (E. Modzelewska – Wąchal *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz*, Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71).

Strony porozumienia mają prawie 90% rynku właściwego (88,9 % w 2006 i 88,8% w 2007r.). Udowodnione wyżej zawarcie porozumienia cenowego jednocześnie oznacza, że jego celem było wyeliminowanie konkurencji pomiędzy stronami porozumienia. W praktyce oznacza to całkowite wyeliminowanie konkurencji cenowej na trasie Zielona Góra – Sulechów. Natura porozumień cenowych zdiagnozowana przez teorię ekonomii i potwierdzona przez praktykę jest taka, iż wyklucza konkurencję gdy siła porozumienia jest równa monopolowi

Tym samym konsumenci pozbawieni zostali wszystkich korzyści, które daje im konkurencja cenowa. Prawidłowo funkcjonujący system konkurencji cenowej wywiera

bowiem wpływ na rynek konsumencki, tworząc na nim możliwość dokonywania racjonalnych wyborów. Niedozwolone porozumienia cenowe powodują, że ceny kształtują się na wyższym poziomie niż wynikałoby to z wolnorynkowej gry popytu i podaży. Ceny produktów w wyniku porozumień mogą ulegać sztuczemu podwyższeniu z oczywistą szkodą dla konsumenta. (PKS na innych trasach o podobnej długości stosuje niższe ceny) Celem zakazu porozumień cenowych jest zatem oprócz maksymalizacji efektywności działań ekonomicznych, ochrona interesów konsumentów. Dla konsumentów konkurencja oznacza bowiem niższe ceny, bogatszą ofertę i wyższą jakość towarów i usług. Cel antykonkurencyjny stworzonego porozumienia jest zatem zawarty w samej istocie porozumienia cenowego pomiędzy bezpośrednimi konkurentami. Udowodnienie zatem istnienia tego porozumienia oznacza jednoznacznie, iż ma ono charakter antykonkurencyjny. Nie budzą też wątpliwości skutki rynkowe analizowanego porozumienia.

Prezes Urzędu, co już podkreślono wyżej, nie dał wiary argumentacji członków porozumienia, iż wprowadzenie w tym samym dniu identycznych stawek było wynikiem jedynie czystej obserwacji rynku przez przewoźników oraz szybkiej reakcji na posunięcia cenowe konkurentów. Znaczenie linii komunikacyjnej Zielona Góra - Sulechów w przewozach regionalnych jest bowiem olbrzymie. Jest to jedna z linii o największym natężeniu pasażerów łączy bowiem dwa miasta, w których znajdują się wyższe uczelnie. (*tom VI karta 621*). PKS Zielona Góra uznał ją za jedną z podstawowych linii, na której przychody ze sprzedaży biletów stanowią 6% wpływów ze sprzedaży biletów ogółem. W przypadku DA-MI przychody ze sprzedaży biletów na tej linii to aż 55% (*tom IV karta 621*) przychodów firmy (*tom IV karta 625*).

Na skutek wprowadzenia przez Uczestników postępowania w dniu 25.04.2005 r. oraz w 21-22 sierpnia 2006 roku identycznych cen biletów jednorazowych i miesięcznych na przedmiotowej trasie stworzono na rynku sytuację uniemożliwiającą funkcjonowanie i rozwój konkurencji cenowej pomiędzy dwoma głównymi przewoźnikami na trasie Zielona Góra –Sulechów. W wyniku zawarcia porozumienia, PKS Zielona Góra i DA-MI utworzyły monopol firm świadczących usługi przewozowe, skutkiem czego jest w zasadzie pełne wyeliminowanie konkurencji cenowej na przedmiotowej trasie. Skutek tego porozumienia, tak jak i wcześniej wykazany jego cel, jest jednoznacznie antykonkurencyjny i to nie hipotetycznie, tylko faktycznie. Podkreślić przy tym należy, iż taka praktyka mogła trwać wcześniej od 2004r. Ustalone przez PKS i DA-MI ceny biletów jednorazowych na przedmiotowej trasie oraz biletów miesięcznych były identyczne od 2004 roku (styczeń 2004-3,3 czerwiec 2004 -3,8 zł)5,5 zł (podobnie ceny biletów miesięcznych)

Widać więc, iż wyeliminowana została zasada niezależności ekonomicznej uczestników porozumienia w zakresie podejmowania samodzielnych decyzji cenowych. Działający na przedmiotowej trasie dwaj główni przewoźnicy, eliminując od ponad trzech lat konkurencję cenową pomiędzy sobą, pozbawili konsumentów ich podstawowego prawa, jakim w gospodarce wolnorynkowej jest prawo do wyboru najkorzystniejszej pod względem cenowym oferty. Wiadomo bowiem powszechnie, że konsumenci korzystając z usługi przewozu komunikacją międzymiastową w celu np. dojazdu do pracy lub szkoły kierują się przede wszystkim ceną.

Jak już wspomniano we wcześniejszej części decyzji każde przedsiębiorstwo powinno samodzielnie określać swoje zachowania i strategie rynkowe. Tzw. postulat samodzielności nie eliminuje jednak prawa przedsiębiorstwa do dostosowywania się do stwierdzonego lub oczekiwanego zachowania konkurentów, przeciwdziałając jednakże wszelkim bezpośrednim lub pośrednim kontaktom między przedsiębiorstwami, których celem lub skutkiem jest wpływanie na zachowania rynkowe aktualnego lub

potencjalnego konkurenta lub choćby informowanie go o własnych podjętych lub zamierzonych działaniach. Decydujące dla zakazu praktyk uzgodnionych jest zatem stwierdzenie ograniczenia wolności działania podmiotów rynkowych, poprzez uzgodnioną koordynację ich zachowań, czyli stwierdzenie działań skoordynowanych zamiast działań autonomicznych.

W przedmiotowej sprawie obaj przewoźnicy podnosili, że fakt podwyżki cen nie jest wynikiem uzgodnienia, lecz sumą indywidualnych decyzji podjętych w sposób niezależny i samodzielny, co nie może świadczyć o zawarciu porozumienia ograniczającego konkurencję. Zdaniem Prezesa Urzędu wyjaśnienia członków porozumienia, iż ich działania stanowiły dopuszczalne, racjonalne dostosowywanie się do zmian warunków rynkowych tj. zmian cen przez konkurentów nie zasługują na uwzględnienie, bo przeczą temu okoliczności wykazane w decyzji.

Prezes Urzędu pragnie jeszcze raz podkreślić, iż taka zgodność i synchronizacja podjętych działań cenowych mogła nastąpić jedynie na skutek uzgodnienia (zawarcia porozumienia) pomiędzy Uczestnikami postępowania. Można więc uznać za dowiedzione, że ich ustalenie na jednolitym poziomie cen było rezultatem kontaktów przedstawicieli i przekazywania sobie informacji co do prowadzonej polityki cenowej.

Organ antymonopolowy zaznacza, iż nie neguje prawa przewoźników do zmian stosowanych cen za świadczone usługi przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Niemniej jednak powinny być one wprowadzane w ramach własnej polityki cenowej, a nie w uzgodnieniu z konkurentami. Sam indywidualny wzrost opłat za ww. usługi nie jest bowiem praktyką ograniczającą konkurencję. Jest nią dopiero wzrost opłat będący, jak w rozpatrywanym przypadku, rezultatem świadomego i dobrowolnego uzgodnienia.

W świetle dokonanej analizy stanu faktycznego oraz orzecznictwa organ antymonopolowy stwierdza, iż zostały spełnione przesłanki antykonkurencyjnego celu i skutku porozumienia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...).

Wobec powyższego Prezes Urzędu uznaje, że spełnione zostały wszystkie przesłanki art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), w związku z tym orzekł, jak w pkt 1 sentencji.

6. Kara pieniężna.

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę 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. 6 ww. ustawy. Kara pieniężna, o której mowa, stanowi dochód budżetu państwa, jest płatna z dochodu po opodatkowaniu lub z innej formy nadwyżki dochodów nad wydatkami zmniejszonej o podatki - zgodnie z art. 112 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie (...). Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy (art. 111 ww. ustawy).

Jak wykazano powyżej, wskutek zawartego porozumienia co do wysokości cen doszło do ugruntowania stosowanej od ponad trzech lat, praktyki uniemożliwiającej zaistnienie rozwoju konkurencji cenowej pomiędzy obu przedsiębiorstwami. Takie działanie wymaga szczególnego napiętnowania, gdyż porozumienie cenowe zarówno w orzecznictwie, jak i doktrynie, uznawane jest za jedno z najcięższych naruszeń, mających na celu ograniczenie konkurencji. Dlatego też nałożenie kary należy traktować jako podkreślenie naganności takich praktyk.

Przy wymierzaniu kary pieniężnej Prezes Urzędu wziął pod uwagę fakt, iż w zebranych materiałach dowodowych brak jest dokumentów świadczących o przywódczej roli któregośkolwiek przewoźnika (PKS, DA-MI) w zainicjowaniu i zawarciu porozumienia, jak również nie można zróżnicować roli poszczególnych przewoźników w utworzeniu i utrzymaniu dyscypliny w funkcjonującym kartelu, tj. przestrzeganiu przyjętych ustaleń.

Obciążające jest jednak to, iż przed Prezesem Urzędu w stosunku do PKS Zielona Góra było prowadzone już wcześniej postępowanie dotyczące zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową (trasa Zielona Góra – Krosno Odrzańskie), które zakończyło się wydaniem decyzji stwierdzającej (Decyzja RWR 41/2007). W związku z tym Prezes Urzędu zróżnicował karę pieniężną w stosunku do obu uczestników postępowania .

Ustalając wysokość kary organ antymonopolowy uwzględnił przy tym fakt, że nakładana kara winna być orzekana na poziomie wystarczającym do osiągnięcia zakładanego celu jej nałożenia, gdyż w przeciwnym razie naruszone zostaną ogólne zasady postępowania administracyjnego, określone w art. 6 i 8 k.p.a. (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 9 kwietnia 1997r., sygn. akt: XVII Ama 3/97). Zatem określenie kary na poziomie niższym spowodowałoby, że stałaby się ona w praktyce nieodczuwalna. Ponadto, określając wysokość kary wzięto pod uwagę potencjał ekonomiczny przedsiębiorców, skutki praktyki dla konkurencji oraz ponad trzyletni okres realizacji uzgodnionych cen (por. wyrok SN z 27 czerwca 2000 r., sygn. akt: I CKN 793/98).

Wśród okoliczności łagodzących wymienić należy: lokalny charakter praktyki (trasa Zielona Góra – Sulechów) oraz stosunkowo niską wartość rynku (wartość rynku mierzona przychodami ze sprzedaży biletów na ww. trasie wynosiła w 2007r. ok.5 mln zł).

W ocenie Prezesa Urzędu kary pieniężne w wymienionej wysokości spełniają zarówno funkcję represyjną za naruszenie przepisów o ochronie konkurencji, jak i prewencyjną, tj. mają zapobiegać podejmowaniu podobnych działań w przyszłości.

Stosownie do art. 112 ust. 3 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* — karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w NBP o/o Warszawa nr 51 1010 1010 0078 7822 3100 0000.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w pkt II sentencji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu.

Otrzymują:

PKS Zielona Góra Sp. z o.o.

Za pośrednictwem Pełnomocnika

Radcy Prawnego Jacka Hajduka

ul. Reja 8/3

Zielona Góra

2) Władysław Dąbski

Przedsiębiorstwo Wielobranżowe

DA-MI Władysław Dąbski

ul. Zjednoczenia 118

65-120 Zielona Góra