



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

**Delegatura w Lublinie**  
20-012 Lublin, ul. Ochotnicza 10  
Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,  
Fax (0-81) 532-08-26  
E-mail: [lublin@uokik.gov.pl](mailto:lublin@uokik.gov.pl)

Lublin, dnia 28 sierpnia 2012r.  
za p.o.

RLU – 411 – 06/11/PM

**Decyzja Nr RLU 16/2012**

**I.** Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 107 poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko przedsiębiorcy: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. z siedzibą w Łomży

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

**uznaje się za ograniczającą konkurencję** praktykę Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. z siedzibą w Łomży, polegającą na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stwarzając tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji, co stanowi naruszenie art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 w/w ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz **nakazuje zaniechanie jej stosowania.**

**II.** Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), w związku ze stosowaniem praktyki ograniczającej konkurencję określonej w pkt I niniejszej decyzji

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

**nakłada się** na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. z siedzibą w Łomży, **karę pieniężną**, w wysokości **41.825,00 zł** (słownie złotych:

czterdzieści jeden tysięcy osiemset dwadzieścia pięć 00/100), płatną do budżetu państwa.

### Uzasadnienie

Do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęło zawiadomienie przedsiębiorcy Daniela Lutostańskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą *D.L. Trans Daniel Lutostański*, w którym zarzucił Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. (dalej: *PKS Łomża lub Spółka*) „*nadużywanie pozycji dominującej na lokalnym rynku przedsiębiorców zajmujących się transportem osób poprzez narzucanie przez w/w przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów*”. Jako uzasadnienie przedstawionego zarzutu, D.L. Trans przedstawił projekt umowy, w którym PKS Łomża proponuje opłatę w wysokości 50 zł, za jeden wjazd na dworzec autobusowy w Łomży oraz pismo od w/w Spółki z którego wynika, że próby negocjacji wysokości w/w opłaty są niemożliwe. W piśmie tym Spółka stwierdza, że „*(...) dyskusję na temat opłaty i jej wysokości uważam za ostatecznie zakończoną*”. W związku z powyższym Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie (dalej: *Prezes Urzędu lub organ antymonopolowy*) wszczął postępowanie wyjaśniające w sprawie wstępnego ustalenia, czy nie nastąpiło, poprzez działania Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. z siedzibą w Łomży, naruszenie przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm) – (dalej: *ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów lub ustawa o ochronie (...)*), uzasadniające wszczęcie postępowania administracyjnego (sygn. RLU 400-08/11/PM).

Z analizy zgromadzonego w w/w postępowaniu wyjaśniającym materiału dowodowego wynikało, że istnieją przesłanki wskazujące na naruszenie przepisów w/w ustawy o ochronie (...) w postaci stosowania przez PKS Łomża w stosunku do jednego z przedsiębiorców znacznie wyższych cen za wjazd na dworzec autobusowy w Łomży niż w stosunku do innych przedsiębiorców.

W związku z powyższym, Postanowieniem nr 269/11 Prezes Urzędu, wszczął postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem nadużywania przez PKS Łomża pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stwarzając tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji, co może stanowić naruszenie art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 w/w ustawy o ochronie (...).

Zgodnie z art. 88 ust. 2 w/w ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów PKS Łomża zostało zawiadomione o wszczęciu w/w postępowania antymonopolowego. W odpowiedzi na zarzut Prezesa Urzędu przedstawiony w w/w zawiadomieniu strona postępowania przedstawiła swoje stanowisko, stwierdzając, że „*Naszym zdaniem Spółka w żadnym stopniu nie nadużywa pozycji dominującej na rynku lokalnym. (...) Spółka stosuje zróżnicowane ceny, ponieważ uzależnione jest to od ilości wjazdów.*”

Postanowieniem nr 111/12 Prezes Urzędu włączył w poczet dowodów w niniejszym postępowaniu antymonopolowym całość materiałów uzyskanych

przez organ antymonopolowy w w/w postępowaniu wyjaśniającym (sygn. RLU 400-08/11/PM).

**Prezes Urzędu, ustalił, co następuje:**

PKS Łomża zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w Rejestrze Przedsiębiorców w dniu 23.09.2008r. pod nr KRS 0000314057. Zgodnie z wypisem KRS przedmiotem działalności gospodarczej, PKS Łomża jest między innymi zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi oraz działalność usługowa wspomagająca transport lądowy. Na podstawie umowy z dnia 15.07.1999r. zawartej z Zarządem Miasta Łomża, dworzec autobusowy w Łomży zlokalizowany w Łomży został przekazany PKS Łomża w użytkowanie. Zgodnie z w/w umową (§ 3) „Użytkownik dworca nie ma prawa ograniczania innym przewoźnikom, posiadającym zezwolenie i skoordynowany rozkład jazdy, możliwości korzystania z dworca. Jednocześnie ma prawo pobierania od nich opłaty eksploatacyjnej w wysokości uzasadnionej kosztami utrzymania dworca”.

Z informacji uzyskanej od Prezydenta Miasta Łomża wynika, że na terenie Łomży znajduje się jeden dworzec autobusowy (zarządzany przez PKS Łomża) oraz, że miasto udostępnia 12 przystanków komunikacji miejskiej przewoźnikom świadczącym usługi w zakresie transportu osób w ruchu międzymiastowym.

PKS Łomża w przedstawionej kalkulacji kosztów (tabela poniżej) wylicza koszty ponoszone w związku z zarządzaniem dworcem autobusowym w 2011r.

<b>Wykaz składników</b>	<b>Kwota (PLN)</b>
Amortyzacja	866,58
Woda i ścieki	1.036,62
Usuwanie awarii	1.610,00
Sprzątanie	4.092,28
Energia Elektryczna	1.169,85
Remonty	1.000,00
Płace pracowników dworca	10.460,22
Narzuty na płace	1.796,02
Podatki	4.000,00
Dzierżawa od Miasta Łomża	4.607,00
Utrata wpływów z biletów	1.470,00
Ubezpieczenie dworca	300,00
Ochrona i monitoring	5.350,00
Telefon i internet	287,92
Konwojowanie wartości	6.600,00
Indeksacja o wskaźnik inflacji	1.562,63
<b>Razem koszty (miesięcznie)</b>	<b>46.209,12</b>
<b>Koszty na 1 dzień (46.209,12 / 30 dni)</b>	<b>1.540,30</b>
<b>Ilość odjazdów z dworca kursów własnych</b>	<b>104</b>
<b>Koszt w przeliczeniu na 1 kurs</b>	<b>14,81 zł</b>

PKS Łomża wyliczyła jednostkowy koszt wjazdu biorąc pod uwagę liczbę własnych wjazdów na 14,81 zł – liczony jako 1540,30 zł. /104.

Oprócz PKS Łomża z w/w dworca autobusowego korzysta 20 przewoźników świadczących usługi z zakresu transportu osób w ruchu międzymiastowym. Część przewoźników (PKS'y) korzystają z dworca na zasadzie wzajemności – PKS Łomża korzysta również z ich dworców autobusowych. Ceny za wjazd na dworzec dla przewoźników korzystających na zasadzie wzajemności, zgodnie z oświadczeniem PKS Łomża, nie są oparte na w/w kalkulacji.

Poniższa tabela przedstawia opłaty pobierane przez PKS Łomża od przewoźników korzystających z w/w dworca autobusowego w Łomży.

Lp.	Przedsiębiorcy korzystający z dworca w Łomży	opłata za jeden wjazd 2011	liczba wjazdów dziennie (regularnych)	liczba wjazdów miesięcznie (30xwjazdy regularne oraz okazjonalne przyjęto 1 wjazd tygodniowo)
<b>przedsiębiorcy którzy korzystają na zasadzie wzajemności</b>				
1	PKS Białystok	10	6	180
2	PKS Ostrołęka	10	12	360
3	PKS Olsztyn	8	5	150
4	PKS Suwałki	15	8	240
5	PPKS Warszawa	11	12	360
6	PKS Gdańsk	11	1	30
7	Trans-Kom-Pisz	10	1	30
<b>przedsiębiorcy wykonujący transport regularny (bez umów o wzajemności)</b>				
8	PKS Zambrów	5	21	630
9	PKS Bydgoszcz	9,5	1	30
10	PKS Lublin Wschód	10		8
11	PKS Mrągowo	10	4	120
12	Veolia Transport	10	6	180
13	PKS Elbląg	12	1	30
14	PKS Mińsk Mazowiecki	10	2	60
15	Siemiatycze Sp. z o.o.	9,5	1	30
16	Polbus Wrocław	15	1	30
<b>przedsiębiorcy wykonujący transport międzynarodowy wjazdy okazjonalne (bez umów o wzajemności)</b>				
17	Biacomex (m/narodowy)	20		4
18	Duet Plus Gołdap (m/narodowy)	30		4
19	AGAT (m/narodowy)	35		4
20	Polonia Transport (m/narodowy)	40,65		4
		<b>Razem:</b>	<b>82</b>	<b>2 484</b>
	PKS Łomża (zarządzający dworcem)	(teoretyczny koszt wyliczony przez PKS Łomża) <b>14,81</b>	104	3 120
		<b>Razem:</b>	<b>186</b>	<b>5 604</b>

W ostatniej kolumnie w/w tabeli przedstawiono liczbę wjazdów poszczególnych przewoźników. W związku z tym, że występują „wjazdy okazjonalne”, których

ilości nie można określić są uwarunkowane potrzebami przewozowymi przewoźnika – są liczone na bieżąco przez dyżurnego ruchu, dla ekonomiki niniejszego postępowania dla przedsiębiorców wykonujących transport międzynarodowy (bez umów o wzajemności) – poz. 17-20 przyjęto 1 wjazd okazjonalny tygodniowo.

W dniu 12.11.2010r. skarżący przedsiębiorca (D.L. Trans Daniel Lutostański) otrzymał od PKS Łomża umowę w której za udostępnienie w/w dworca autobusowego została zaproponowana opłata w wysokości 50 zł netto. Jako podstawę określenia wysokości w/w opłaty PKS Łomża wskazał wyliczenie:

$46.209,12 / 990 = 46,68zł$ , gdzie kwota 46.209,12 stanowi miesięczne koszty ponoszone przez PKS Łomża (zgodnie z przedstawioną kalkulacją – tabela str. 3), a 990 oznacza liczbę kursów miesięcznie wykonywanych przez w/w przewoźnika. Ilość kursów przyjęta do tego wyliczenia (990) nie odpowiadała faktycznej ilości planowanych przez D.L. Trans kursów. D.L. Trans nie zgodził się na proponowaną stawkę.

W dniu 29.07.2011r. odbyło się spotkanie w którym uczestniczyli: przedstawiciel PKS Łomża jako zarządca dworca autobusowego, przedstawiciele Urzędu Miasta Łomża jako właściciel dworca oraz zainteresowany przedsiębiorca (DL Trans). Na w/w spotkaniu ustalono, że PKS Łomża przygotowuje kalkulację i cennik opłat za korzystanie z dworca autobusowego przez innych przewoźników, umożliwi niezwłocznie korzystanie z dworca przez D.L. Trans zastrzegając, że szczegółowe warunki będą zawarte w umowie po uzgodnieniu cennika z Miastem Łomża. PKS Łomża nie wywiązało się z poczynionych ustaleń i nie przygotowało w/w kalkulacji kosztów.

Miasto Łomża jako właściciel terenu i infrastruktury w/w dworca, nie widząc kolizji rozkładów jazdy zezwolił firmie D.L. Trans na korzystanie z dworca w Łomży (pismo z dnia 08.03.2011r. znak: /GKO.7242.7.2011.BK/). Traktowano to jako rozwiązanie tymczasowe – do czasu poczynienia uzgodnień pomiędzy PKS Łomża i tym przedsiębiorcą. Autobusy w/w przedsiębiorcy, obsługując trasy Łomża – Zambrów oraz Łomża – Modzele Wypychy, wjeżdżały 2 razy dziennie – 44 wjazdy miesięcznie, korzystając jedynie ze stanowisk postojowych zlokalizowanych na w/w dworcu jak również placu manewrowego. D.L. Trans planował w sumie 9 wjazdów dziennie (198 miesięcznie), jednakże nie otrzymał na dodatkowe kursy zezwolenia w związku z brakiem zgody na korzystanie z w/w dworca w Łomży.

Po interwencji Urzędu Miasta Łomża, we wrześniu 2011r. PKS Łomża zaproponowały firmie D.L. Trans niższe stawki za wjazd na teren dworca: 40 zł netto za jednorazowy wjazd i 17 zł netto przy czterech i więcej wjazdach.

W trakcie prowadzone postępowania Prezes Urzędu, zwrócił się do zarządzających dworcami autobusowymi w innych, okolicznych miastach woj. podlaskiego: Grajewo, Kolno (zarządzający PKS Łomża), Mońkach (zarządzający PKS w Białymstoku SA), Zambrów i Wysokie Mazowieckie (zarządzający PKS w Zambrowie Sp. z o.o.).

Poniższa tabela przedstawia ceny stosowane na w/w dworcach dla „obcych” przewoźników za jeden wjazd w 2011r.

Lp.	Dworzec autobusowy	Zakres cenowy za jeden wjazd (netto w zł.)
1	Grajewo	od 6,00 do 15,00
2	Kolno	od 5,00 do 11,00
3	Mońki	od 5,50 do 6,00
4	Zambrów	od 4,92 do 8,61
5	Wysokie Mazowieckie	od 6,15 do 7,38

Prezes Urzędu ustalił przychód osiągnięty z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej przez PKS Łomża w 2011r. w wysokości ██████████ złotych (deklaracja CIT-8), w tym przychód uzyskany w związku z użyczaniem dworca autobusowego w Łomży w wysokości ██████████ złotych.

**Po ustaleniu stanu faktycznego, Prezes Urzędu zważył, co następuje:**

**Strona postępowania**

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o. z siedzibą w Łomży zostało zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 23.09.2008r. pod nr KRS 0000314057.

Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, ilekroć w ustawie jest mowa o przedsiębiorcy rozumie się przez to przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dn. 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tj. Dz.U. z 2010r., Nr 220, poz. 1447 ze zm.), oraz: a) 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; b) osobę fizyczną wykonującą zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzącą działalność w ramach wykonywania takiego zawodu; c) osobę fizyczną, która posiada kontrolę nad co najmniej jednym przedsiębiorcą, choćby nie prowadziła działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, jeżeli podejmuje dalsze działania podlegające kontroli koncentracji; d) związek przedsiębiorców (...). Zgodnie zaś z art. 4 ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, przedsiębiorcą w jej rozumieniu jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą.

PKS Łomża jest wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego, a prowadzoną działalność gospodarczą wykonuje we własnym imieniu, w sposób zorganizowany i ciągły. Nie budzi wątpliwości, iż działalność ta ma charakter zarobkowy. PKS Łomża jest zatem przedsiębiorcą w rozumieniu w/w ustawy o ochronie (...) i jego działania mogą być poddane ocenie w toku postępowania przed Prezesem UOKiK.

### Określenie zarzutu

Stronie niniejszego postępowania postawiony został zarzut nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stwarzając tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji, co stanowi naruszenie art. 9 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 w/w ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

### Interes publicznoprawny.

W świetle art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów celem regulacji w niej przyjętych jest zapewnienie rozwoju konkurencji, ochrona przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję i ochrona interesów konsumentów. Tak określony cel ustawy pozwala przyjąć, iż ma ona charakter publicznoprawny i służy ochronie ogólnospołecznego interesu. Powyższe przesądza o wyłączeniu możliwości podejmowania przez organ antymonopolowy działań w celu ochrony wyłącznie interesów indywidualnych. Zatem w odniesieniu do przedsiębiorców ustawa chroni konkurencję, a w odniesieniu do konsumentów ich interesy jako zjawiska o charakterze instytucjonalnym. Celem ustawy nie jest natomiast ochrona prywatnoprawnego interesu przedsiębiorcy bądź konsumenta (vide: wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 3 kwietnia 2002r., sygn. akt XVII Ama 88/01). Taką interpretację potwierdza orzecznictwo antymonopolowe – w wyroku z dn. 28 maja 2001r. (sygn. akt XVII Ama 82/00) sąd stwierdził, że *postępowanie antymonopolowe nie może dotyczyć spraw jednostkowych*. Podobnie w uzasadnieniu do wyroku z dn. 4 lipca 2001r. (sygn. akt XVII Ama 108/00) sąd zajął stanowisko, że *interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien być on ustalony i konkretyzowany. Organ administracji – Prezes UOKiK winien być w toku i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej – art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dostrzeżony przez nieokreśloną z góry liczbę osób, a nie jednostki, czy też określoną grupę. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie wyłącznie interes prawny jednostki, czy grupy*. Podobnie na temat interesu publicznego wypowiada się Sąd Antymonopolowy w dwóch kolejnych wyrokach: z dn. 30 maja 2001r. (sygn. akt XVII Ama 80/00) i z dn. 6 czerwca 2001r. (sygn. akt XVII Ama 78/00), gdzie wyraźnie podkreślono pojęcie interesu publicznego jako *“dotyczącego ogółu”* a nie tylko określonej grupy, czy tym bardziej interesu indywidualnego podmiotu.

Takie stanowisko wyraził również Sąd Najwyższy, który w uzasadnieniu wyroku z dn. 29 maja 2001r. (sygn. akt I CKN 1217/98) stwierdził, że *ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny, zatem jej celem jest słuzenie interesom publicznym. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji. Nie odnosi się do ochrony roszczeń indywidualnych (...)*.

W świetle powyższego orzecznictwa, dobrem chronionym na podstawie przepisów ustawy o ochronie (...) jest zatem interes publiczny polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania konkurencji oraz zapewnieniu ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów jako zjawisk o charakterze instytucjonalnym, zbiorowym. Zgodnie z orzecznictwem antymonopolowym naruszenie interesu publicznoprawnego może mieć jednak miejsce także wówczas, gdy określone zachowania wymierzone są nie tylko w bliżej nieokreślony krąg uczestników rynku, ale gdy skierowane są do jednego podmiotu lub grupy podmiotów. W wyroku z dn. 12 września 2003r. (sygn. akt I CKN 504/01) Sąd Najwyższy uznał za dopuszczalne i uzasadnione wszczęcie postępowania antymonopolowego, gdy pokrzywdzonym jest bezpośrednio jeden podmiot. Należy mieć bowiem na względzie, iż orzeczenie w takiej sprawie będzie pełniło funkcję prewencyjną i służyło ochronie nieograniczonej liczby kolejnych, potencjalnych konsumentów i kontrahentów. W podobny sposób Sąd Najwyższy wypowiedział się w uzasadnieniu wyroku z dn. 26 lutego 2004r. (sygn. akt III SK 2/04) wskazując, iż *naruszenie indywidualnego interesu nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia interesu zbiorowego, jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują lub mogą wywoływać zakazane skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*. Należy przywołać także wyrok z dn. 5 czerwca 2008r. (sygn. akt III SK 40/07), w którym Sąd Najwyższy stwierdził, iż *naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce nie tylko wówczas gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, ale także gdy działania te wywołały na rynku inne niekorzystne zjawiska, tj. nie jest istotne czy dotyczyły konkretnego przedsiębiorcy*.

Wymienione w art. 1 cele ustawy o ochronie (...) zostały określone jako równorzędne, co sprawia, że praktyki ograniczające konkurencję obejmują nie tylko te, które godzą w konkurencję, ale również te, które – podejmowane przez przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą – nie godząc wprost w konkurencję – naruszają interesy uczestników rynku. Praktyki ograniczające konkurencję można zatem podzielić na praktyki antykonkurencyjne, wywierające bezpośredni wpływ na stan lub rozwój konkurencji oraz praktyki eksploatacyjne, których istotą jest uzyskanie korzyści kosztem innych podmiotów, w tym nieprowadzących działalności gospodarczej. Reasumując, postępowanie w trybie ustawy antymonopolowej ma za swój przedmiot ochronę interesu publicznoprawnego, a więc ma to miejsce wtedy, gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, bądź gdy wywołują one inne niekorzystne zjawiska na rynku wymagające ingerencji ze strony organów działających w trybie tej ustawy.

Mając na względzie powyższe oraz fakt, iż działania skarżonego przedsiębiorcy polegające na ustalaniu dla przedsiębiorców (przewoźników) cen za wjazd na teren dworca autobusowego w Łomży, wpływają na działalność gospodarczą przedsiębiorców - stan konkurencji na rynku przewozu osób, należy stwierdzić, że w okolicznościach niniejszej sprawy została spełniona przesłanka



wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy *o ochronie (...)*, tj. możliwość naruszenia interesu publicznoprawnego. Powyższe pozwala na ocenę działań PKS Łomża w świetle uregulowań ustawy *o ochronie (...)*, a podjęcie działań przez Prezesa UOKiK w niniejszej sprawie jest zgodne z interesem publicznym. *Celem interwencji Prezesa UOKiK jest przede wszystkim ochrona rynku przed jego dezorganizacją ze strony przedsiębiorców wykorzystujących swą dominującą pozycję, a ochrona interesów indywidualnych konsumentów lub ich grup jest następstwem zakazania przedsiębiorcom niektórych zachowań typowych dla podmiotów dominujących, uznanych przez ustawodawcę jako zagrażające interesowi publicznemu* (wyrok Sądu Najwyższego z dn. 27 sierpnia 2003r., sygn. akt I CK 184/03).

Opisane działania PKS Łomża dotyczą co prawda jednego z przedsiębiorców jednakże mogą one dotyczyć innych, również przedsiębiorców którzy potencjalnie zamierzaliby korzystać z terenu w/w dworca, co oznacza, że w analizowanej w niniejszym postępowaniu sprawie mają zastosowanie przepisy ustawy *o ochronie (...)*. Działanie PKS Łomża wprost prowadzi do naruszenia konkurencji na rynku, a ochrona przed takimi zakłóceniami zawsze podejmowana jest w interesie publicznym.

### Rynek właściwy

Stosownie do art. 4 pkt 9 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, przez pojęcie rynku właściwego rozumie się rynek towarów, które ze względu na przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

Powyższa definicja rynku jednoznacznie wskazuje, że jego delimitacja winna uwzględniać dwa składniki a mianowicie przedmiotowy, wskazujący na towar lub usługę oraz przestrzenny, identyfikujący obszar, na którym w odniesieniu do danego towaru lub usługi „*panują zbliżone warunki konkurencji*”. Według orzecznictwa, uprzednie wyznaczenie rynku jest warunkiem wstępnym dla zastosowania przepisów ustawodawstwa antymonopolowego (vide: wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 26 października 1994r., sygn. akt XVII Amr 24/94, Wokanda 1995, Nr 8; z dn. 26 kwietnia 1995r., sygn. akt XVII Amr 74/94, Wokanda 1995, Nr 5).

Zgodnie z istniejącym orzecznictwem, rynek właściwy należy co do zasady definiować wąsko, biorąc pod uwagę w szczególności substytutywność towarów po stronie popytowej. Przy wyznaczaniu rynku właściwego istotne znaczenie ma wymienialność towarów oceniana z punktu widzenia rozsądnego nabywcy, którego potrzeby dobra te mają zaspokajać. Takie definiowanie rynku dąży do realizacji celu, jakim jest zidentyfikowanie poziomu konkurencji na rynku, a w rezultacie ustalenie, czy przedsiębiorca działający na rynku ma lub może uzyskać dostateczną przewagę nad innymi uczestnikami rynku.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> E. Modzelewska, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2002r., s. 51 i nast.

W ujęciu produktowym, za rynek w niniejszej sprawie należy uznać rynek udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży. Zgodnie z treścią art. 4 ust.1 pkt 2 ustawy z dn. 16 grudnia 2010r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2011r., Nr 5, poz. 13) dworzec to miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych. Natomiast stosownie do pkt. 13 wskazanej ustawy, przystanek komunikacyjny to miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu.

Dworzec autobusowy charakteryzuje się tym, iż obejmuje nie tylko przystanki komunikacyjne, ale również punkty sprzedaży biletów, punkty informacji dla podróżnych, zaplecze sanitarne, handlowe i gastronomiczne itd. Panują zatem na nim specyficzne warunki związane z przepływem podróżnych i dlatego nie znajduje on substytutów w postaci przystanków komunikacyjnych, wiat przystankowych czy innych punktów przeznaczonych wyłącznie do wsiadania i wysiadania pasażerów. Jak wskazano, dworzec autobusowy to nie tylko przystanki komunikacyjne i możliwość skomunikowania różnych linii komunikacyjnych, ale również szereg innych miejsc, spełniających wiele funkcji i zaspokajających różne potrzeby pasażerów. Nie ma zatem żadnego substytutu w postaci jakichkolwiek miejsc odprawy podróżnych, który byłby w stanie zaspokoić przedmiotowe potrzeby w identyczny sposób, jak czyni to dworzec autobusowy.

Za powyższym stwierdzeniem przemawia również fakt, że to na dworcu autobusowym „krzyżują” się różne trasy przewoźników. Oznacza więc to, że dla przewoźników zatrzymujących swe autobusy się na terenie dworca autobusowego jest większa możliwość pozyskania pasażerów, którzy chcieliby dojechać w różne miejsca (przesiadki), niż przewoźnicy, którzy korzystają z innych miejsc postojowych np. przystanki.

Niezbędnym elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny oznaczający konieczność wskazania obszaru, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonych towarów są jednakowe dla wszystkich konkurentów.

Określając geograficzny wymiar rynku właściwego w niniejszej sprawie, zdaniem organu antymonopolowego, należy przywołać utrwaloną linię orzeczniczą w sprawach dotyczących infrastruktury lotniskowej, gdzie rynek sprowadzany jest do obszaru danego portu lotniczego. Zarówno Komisja Europejska<sup>2</sup>, jak i Europejski Trybunał Sprawiedliwości<sup>3</sup>, zwykły traktować każdy port lotniczy jako osobny rynek geograficzny, wskazując iż są one względem

<sup>2</sup> W oryginale: „*the market for aircraft landing and take-off services*”

<sup>3</sup> Identyczna definicja rynku właściwego została podana również w decyzjach Komisji w sprawach opłat lotniskowych i nawigacyjnych, tj. w dec. z dn. 10 lutego 1999r. w sprawie nr IV/35.767 *Ilmailulaitos/Luftfartsverket*; z dn. 10 lutego 1999r. w sprawie nr IV/35.703 *Portugese airports* oraz z dn. 26 lipca 2000r. nr 2000/521/EC w sprawie AENA

siebie zamienialne jedynie w ograniczonym zakresie. Uzasadniając przyjętą przez siebie definicję właściwego rynku geograficznego Komisja powoływała się wielokrotnie, m.in. w decyzji z dnia 28 czerwca 1995 r. w sprawie *Brussels National Airport*, na dwa wyroki Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dotyczące portu morskiego Genua<sup>4</sup>. W przedmiotowych orzeczeniach ETS uznał, że produkty takie jak organizacja usług portowych dla osób trzecich w pojedynczym porcie, czy też usługi pilotowe w danym porcie, mogą stanowić odrębny rynek właściwy w rozumieniu art. 82 TWE. Zdaniem ETS, przesądzać ma o tym fakt, że jeżeli przewoźnik chce oferować usługi transportowe na określonej trasie, dostęp do infrastruktury portowych usytuowanych na krańcach trasy ma znaczenie kluczowe (ang. „essential”) dla zapewnienia danej usługi. W cytowanej powyżej decyzji Komisja uznała, że przedstawiona przez ETS argumentacja dotycząca konieczności wąskiego zdefiniowania rynku właściwego w sprawach dotyczących udostępniania infrastruktury kluczowej dla świadczenia określonych usług znajduje zastosowanie również w sektorze transportu lotniczego, w sprawach dotyczących dostępu do infrastruktury lotniskowej. Biorąc pod uwagę powyższe stanowisko należy stwierdzić, że ma ono również zastosowanie do usług transportu samochodowego, gdzie dworzec autobusowy ma znaczenie kluczowe.

W niniejszej sprawie dworzec autobusowy w Łomży posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób, których linie komunikacyjne przechodzą przez Łomżę. Jak wspomniano powyżej na dworcu autobusowym „krzyżują” się różne linie komunikacyjne, co jasno stanowi, że inne obiekty zlokalizowane na terenie Łomży (np. przystanki komunikacji miejskiej lub inne place) nie stanowią substytutu dla dworca autobusowego. Przedsiębiorcy prowadzący działalność przewozową w celu pozyskania jak największej liczby klientów (pasażerów) są zmuszeni do korzystania z w/w dworca autobusowego.

Biorąc powyższe pod uwagę od strony geograficznej, rynek w niniejszej sprawie obejmuje obszar w granicach dworca autobusowego w Łomży.

### **Rynkiem właściwym w niniejszej sprawie jest więc rynek udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży.**

W tym miejscu organ antymonopolowy zauważa, że w okolicznościach niniejszej sprawy rynkiem właściwym jest wprawdzie rynek udostępniania miejsc postojowych dworca autobusowego w Łomży, jednakże mamy tu także do czynienia z rynkiem powiązanim z rynkiem właściwym, a mianowicie rynkiem świadczenia usług przewozu osób. Na tymże rynku powiązanim następują skutki działań przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą na rynku właściwym – w niniejszej sprawie PKS Łomża, gdyż ceny stosowane przez niego za wjazd na teren dworca w sposób bezpośredni przekładają się na koszty działalności gospodarczej przewoźników, którzy muszą wkalkulować je w ceny biletów, a przez to konkurencję na tymże rynku.

---

<sup>4</sup> Wyrok ETS z dn. 10 grudnia 1991r. w sprawie nr C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova SpA przeciwko Siderurgica Gabrielli SpA* oraz wyrok ETS z dn. 17 maja 1994r. w sprawie nr C-18/93 *Corsica Ferries Italy przeciwko Corpo dei piloti del porto di Genova*.

Teoria dwóch rynków zależnych została zaakceptowana zarówno w polskim, jak i w europejskim orzecznictwie antymonopolowym. Np. w sprawie ECS/AKZO (ECS/AKZO IV/30.698; Dz. Urzęd. Unii Europejskiej L nr 374/1985) Komisja Europejska i Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznały, że „nadużycie pozycji dominującej na rynku surowców może ograniczać konkurencję na rynku, na którym są sprzedawane pochodne tego surowca, i te efekty muszą być wzięte pod uwagę w rozważaniach skutków naruszenia prawa, nawet jeśli rynek produktów pochodnych nie stanowi rynku samoistnego.”<sup>5</sup>

W praktyce orzeczniczej Prezesa UOKiK i sądów uznaje się, że przedsiębiorca posiadający pozycję dominującą na jednym rynku może wpływać na inne rynki powiązane, nawet jeżeli nie prowadzi na tym rynku działalności gospodarczej. Przyjmuje się bowiem, że „dążenie do wpływania przez przedsiębiorcę posiadającego pozycję dominującą na jednym rynku na stan konkurencji na innym rynku nie zawsze musi być związane z prowadzeniem przez niego działalności na tym rynku” (dec. Prezesa Urzędu Nr RWA-27/2008). Istotne jest jedynie, czy między rynkiem pozycji dominującej a innym rynkiem właściwym występuje „powiązanie”, które pozwala mówić o faktycznym lub potencjalnym oddziaływaniu dominanta na inny rynek właściwy, przy czym wystarczające jest, by wpływ ten był pośredni (wyrok SOKiK z dn. 4 sierpnia 2008r., XVII Ama 4/08, niepubl.)<sup>6</sup>.

W orzeczeniu SOKiK z dn. 29 czerwca 2007r. (sygn. akt XVII Ama 14/06, niepubl.) podkreślono, że ustawa kategorycznie nie wskazuje, iż skutek nadużycia pozycji dominującej musi nastąpić na rynku, na którym przedsiębiorca dopuszczający się zabronionych działań zajmuje pozycję dominującą. Wprost przeciwnie, zgodnie z tym przepisem zabronione jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku, gdy tego skutkiem jest przeciwdziałanie ukształtowaniu się bądź rozwojowi konkurencji co do zasady może wywoływać skutki zarówno na rynku, na którym działa przedsiębiorca posiadający pozycję dominującą, jak i na innych rynkach (wyrok SOKiK z dn. 17 kwietnia 2007r. - XVII Ama 105/06; wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 17 kwietnia 2002r. - XVII Ama 69/01; wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 28 stycznia 2002r. - XVII Ama 28/01; dec. Prezesa Urzędu Nr RWA-15/2008, dec. Prezesa Urzędu Nr RLU-63/2008, dec. Prezesa Urzędu Nr RWR-74/2008).

### Pozycja strony na rynku właściwym

W myśl art. 9 ust. 1 ustawy *o ochronie (...)*, za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje się nie samo posiadanie pozycji dominującej lecz jej nadużywanie czyli oddziaływanie na interesy konkurentów, kontrahentów lub konsumentów w stopniu nie możliwym do zaistnienia w przypadku gdyby podejmujący je przedsiębiorca działał na rynku w warunkach konkurencji. Z faktu ustalenia, że dany podmiot zajmuje na rynku pozycję dominującą wynika,

<sup>5</sup> Barbara Majewska-Jurczyk, *Dominacja w polityce konkurencji Unii Europejskiej*, Wrocław 1998, s. 46-47 i podane tam orzecznictwo.

<sup>6</sup> *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz.*, pod redakcją Tadeusza Skocznego, Wydawnictwo C.H. Beck, 2009, s. 688-689.

że podmiot ten podlega ograniczeniom mającym przeciwdziałać nadużywaniu siły rynkowej wynikającym z ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*.

Pozycja dominująca została przez ustawodawcę zdefiniowana w art. 4 pkt 10 ustawy antymonopolowej, przy użyciu dwóch elementów: jakościowego oraz ilościowego. Kryterium ilościowe jest oparte na domniemaniu, iż przedsiębiorca ma taką pozycję na rynku, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%. Z kolei kryterium jakościowe oparte jest na przesłance możliwości zapobiegania skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów.<sup>7</sup>

Rynek właściwy w niniejszej sprawie został zdefiniowany jako rynek udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży.

W związku z tym, że w Łomży znajduje się jeden dworzec autobusowy, należący do Miasta Łomży, którym zarządza PKS Łomża, Spółka posiada w tym zakresie monopol, co oznacza, iż przewoźnicy nie znajdują substytutów dla terenu dworca. Skoro zatem PKS Łomża jest jedynym podmiotem, który pozostaje we władaniu przedmiotowym dworcem, oczywistym jest, iż ma ona pozycję dominującą na rynku właściwym ustalonym jak wyżej wskazano, jej udział bowiem w rynku wynosi 100%, co skutkuje tym, że ma ona instrumenty realnego wpływu na przewoźników korzystających z tego dworca, a tym samym ma możliwość działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów.

W związku z powyższym należy uznać, iż Spółka posiada na rynku właściwym pozycję dominującą w rozumieniu art. 4 pkt 10 ustawy *o ochronie (...)*.

#### Ocena zachowań strony pod kątem naruszenia art. 9 ust. 1 i 2 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Przedmiotem niniejszego postępowania jest ustalenie, czy PKS Łomża nadużywa pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży, poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stwarza tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji.

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

- posiadania przez PKS Łomża pozycji dominującej na lokalnym rynku udostępniania miejsc postojowych na terenie dworca autobusowego w Łomży (rynek właściwy);

---

<sup>7</sup> Por. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dn. 21 lutego 2007r., sygn. akt VI ACa 1029/06

- nadużywania pozycji dominującej poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stwarza tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji

Mając na względzie ustalenia poczynione w odniesieniu do zarzucanej PKS Łomża praktyki, stwierdzić należy, że przesłanka posiadania pozycji dominującej na rynku właściwym, została spełniona.

Należy podkreślić, że na terenie Łomży znajduje się tylko jeden dworzec autobusowy. Jak wskazano powyżej (str. 10 niniejszej decyzji) dworzec autobusowy charakteryzuje się tym, iż swoim zasięgiem obejmuje nie tylko przystanki komunikacyjne, ale również punkty sprzedaży biletów, punkty informacji dla podróżnych, zaplecze sanitarne, handlowe i gastronomiczne itd. Panują zatem na nim specyficzne warunki konkurencji i tym samym nie znajduje on substytutów w postaci przystanków komunikacyjnych, wiat przystankowych czy innych punktów przeznaczonych wyłącznie do wsiadania i wysiadania pasażerów. Prezes Urzędu podkreśla, iż stosownie do ugruntowanego orzecznictwa antymonopolowego umiejscowienie przystanku ma istotne znaczenie dla możliwości pozyskania pasażera. Jest faktem powszechnie znanym, że odległość do przystanku jest istotnym kryterium wyboru środka transportu. Jeśli więc wybór przystanku determinuje wybór przewoźnika, w przypadku gdy na danym przystanku nie mogą się zatrzymywać wszyscy przewoźnicy posiadający odpowiednie zezwolenia, a tylko ci, na których zgodził się właściciel lub zarządca danego obiektu, ulega naruszeniu wolna konkurencja pomiędzy przewoźnikami. Przewoźnik, który nie ma możliwości zatrzymania się w miejscu gdzie jest największy przepływ pasażerów, traci w ten sposób wpływ na istotny czynnik, od którego zależy jakość oferty.<sup>8</sup> W związku z powyższym udostępnienie przez miasto Łomża 12 przystanków komunikacji miejskiej dla przewoźników świadczących przewozy międzymiastowe również nie wpływa na pozycję PKS Łomża na rynku właściwym i nie ma wpływu na rozstrzygnięcie w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 9 ust. 2 pkt 3 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, za przejaw nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym uznaje się takie działanie przedsiębiorcy, które stwarza zróżnicowane warunki konkurencji poprzez stosowanie w podobnych umowach niejednorodnych warunków umów. Przepis ten statuuje zakaz dyskryminacji kontrahentów przedsiębiorcy dominującego.

Z w/w przepisu wynika, że kontrahenci przedsiębiorcy dominującego muszą być traktowani w porównywalny (niekoniecznie identyczny) sposób, z uwzględnieniem różnic istniejących pomiędzy nimi. Z dyskryminacją mamy bowiem do czynienia wtedy, gdy podmioty znajdujące się w identycznej (porównywalnej) sytuacji traktowane są niejednakowo. Jednocześnie w tym wypadku nie ma obiektywnego uzasadnienia dla opisanego powyżej traktowania kontrahentów (por. Decyzje Prezesa UOKiK: z dnia 25.10.2007r. – DOK 95/07, z dnia 27.06.2003 – RWA 7/2003, wyrok SOKiK z dnia 1.12.2004, sygn. XVII Ama 70/03).

---

<sup>8</sup> por. wyrok Sądy Antymonopolowego z dn. 24 kwietnia 2002r., sygn. akt 76/01

Praktyka wymieniona w powołanym wyżej przepisie ma typowo antykonkurencyjny charakter, zatem jej zakaz jest ściśle powiązany z podstawowym celem ustawy antymonopolowej, wymienionym w jej art. 1 – ochroną konkurencji. Obowiązek niestwarzania barier dla rozwoju konkurencji ciąży nie tylko na organach państwa, ale również na przedsiębiorcach dominujących na rynku, których pozycja rynkowa pozwala im na negatywne oddziaływanie na strukturę rynku i warunki funkcjonowania jego uczestników.<sup>9</sup>

W niniejszej sprawie PKS Łomża jako zarządzający dworcem autobusowym w Łomży ustala opłaty dla przewoźników korzystających z tegoż dworca. Jak wynika ze zgromadzonego w niniejszym postępowaniu materiału dowodowego, wysokość tych opłat jest zróżnicowana. Strona postępowania tłumaczy wysokość stosowanych opłat koniecznością pokrycia uzasadnionych kosztów utrzymania dworca przedstawiła kalkulację w/w kosztów (str. 3 niniejszej decyzji) z której wynika, że wyliczony przez nią koszt utrzymania dworca wynosi 46.209,12 zł miesięcznie czyli 1.540,30 zł dziennie.

Każdego dnia na teren dworca ma miejsce 186 wjazdów – zgodnie z rozkładem jazdy, oraz występują wjazdy okazjonalne (uwarunkowane potrzebami przewoźnika – liczone każdorazowo przez Dyżurnego Ruchu). Biorąc pod uwagę powyższe dane należy przyjąć, że w okresie jednego miesiąca liczba wjazdów na teren dworca wynosi ok. 5.700 (190 wjazdów x 30 dni). W związku z powyższym, zdaniem Prezesa Urzędu, koszt za jeden wjazd wynosi ok.: **8,10 zł** (46.209,12 / 5.700), przyjmując wszystkie koszty przedstawione przez PKS Łomża jako uzasadnione. Faktyczny koszt wjazdu dla „obcych” przewoźników jest jednak jeszcze niższy ponieważ część kosztów (wymienionych w powyższej kalkulacji) nie jest związanych z użyczeniem terenu dworca przez PKS Łomża dla innych przedsiębiorców. Takim przykładem jest przedsiębiorca, który złożył zawiadomienie do Prezesa Urzędu. D. L. Trans korzystał tylko i wyłącznie z miejsc postojowych oraz placu manewrowego na terenie w/w dworca. Zarządca dworca nie prowadził sprzedaży biletów w/w przewoźnika w kasach dworca jednocześnie, zgodnie z umową na użyczenie dworca opłaty za korzystanie z miejsc postojowych oraz placu manewrowego D.L. Trans miał wносить przelewem bankowym na konto PKS Łomża, W związku z powyższym brak jest jakiegokolwiek uzasadnienia żeby wykazany w kalkulacji przez PKS Łomża kosztem „konwojowanie wartości” obciążać tegoż przedsiębiorcę. Należy przy tym podkreślić, że w/w koszt w wysokości 6.600zł. miesięcznie stanowi ponad 14% wszystkich kosztów utrzymania dworca wykazanych przez PKS Łomża. Kolejną pozycją kosztową, która zdaniem Prezesa Urzędu, nie znajduje odzwierciedlenia w rzeczywistych kosztach ponoszonych przez PKS Łomża jest „utrata wpływów z biletów”. Strona postępowania tłumaczy wysokość w/w pozycji w przedstawionej kalkulacji tym, że PKS Łomża utraci pasażerów w przypadku uruchomienia na tej samej trasie komunikacyjnej nowej linii przez innego przewoźnika. Zdaniem Prezesa Urzędu, obciążenie konkurentów z tytułu obniżenia wpływów dominanta rynkowego jest absolutnie nieuzasadnione i świadczy wyłącznie o wykorzystywaniu przez niego pozycji rynkowej. Konkurencja pomiędzy przewoźnikami, którzy świadczą usługi na tej samej linii

<sup>9</sup> E. Modzelewska-Wąchal, *op.cit.* s. 113-114

komunikacyjnej powinna odbywać się na zasadach rynkowych tzn. poprzez jakość świadczonych usług, dopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów i ceną biletów, nie można zaakceptować sytuacji, że przedsiębiorca wykorzystując swoją pozycję dominującą na rynku udostępniania miejsc postojowych swoim zachowaniem wpływa na działalność przedsiębiorców działających na rynku powiązany jakim jest rynek usług przewozowych. Dodatkowo wskazać należy na nieracjonalność sposobu kalkulacji opłat za wjazd, która zdaniem organu antymonopolowego polega na tym, że PKS Łomża **wszystkie** koszty funkcjonowania dworca dzieli przez ilość wjazdów wykonaną przez jednego przewoźnika (np. domniemaną liczbę wjazdów D.L. Trans - 990). Konsekwentne stosowanie takiej procedury prowadziłoby do sytuacji, w której **każdy** przewoźnik korzystający z dworca pokrywałby wszystkie jego koszty, co w oczywisty sposób nie znajduje racjonalnego uzasadnienia.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że kalkulacja przedstawiona przez PKS Łomża, będąca podstawą ustalenia opłat za wjazd na teren dworca jest niewiarygodna.

Strona postępowania twierdzi, że cena za wjazd na teren dworca jest uzależniona od ilości dokonywanych wjazdów przez konkretnego przewoźnika. Organ antymonopolowy nie może zgodzić się z tą argumentacją. Porównując ceny stosowane przez zarządcę dworca, należy stwierdzić, że powyższe stwierdzenie nie pokrywa się z rzeczywistością. Z analizy stosowanych opłat przez PKS Łomża (zestawienie str. 4 niniejszej decyzji) wynika, że ceny stosowane wobec przewoźników wykonujących kursy regularne zawierają się w przedziale 5-15 zł. za jeden wjazd. Wysokość stosowanych stawek opłat nie jest w żaden sposób powiązana z ilością wjazdów na teren dworca. Przykładem mogą być, przedsiębiorcy wykonujący regularne przewozy osób, PKS Mrągowo wykonujący 4 wjazdy dziennie – cena za wjazd 10 zł, czy też PKS Mińsk Mazowiecki wykonujący 2 wjazdy dziennie – cena za wjazd również 10 zł.

Biorąc powyższe pod uwagę proponowana pierwotnie cena za wjazd na teren dworca dla D.L. Trans w wysokości 50 zł. była nieuzasadniona ekonomicznie co wykazano powyżej jak również znacznie odbiegała od cen stosowanych w przypadku innych przedsiębiorców. Dodatkowymi argumentami wskazującym na to, że przedstawiona przez PKS Łomża kalkulacja opłaty dla D.L. Trans jest nierzetelna to: liczba wjazdów przyjęta dla tego przedsiębiorcy (ilość przyjęta to 990 wjazdów miesięcznie – przedsiębiorca nie zamierzał wykonywać takiej ilości wjazdów) oraz gotowość zarządcy dworca (po interwencji Urzędu Miasta Łomża) do obniżenia opłaty do 40 zł przy jednorazowym wjeździe (czyli o 20% w stosunku do poprzedniej propozycji) oraz do 17 zł. za wjazd, przy czterech i więcej wjazdach dziennie, bez przedstawienia jej ekonomicznego uzasadnienia. Jednocześnie w tym miejscu należy podkreślić niespójność przyjętego przez PKS Łomża sposobu ustalania opłat. Skoro bowiem zarządca dworca przyjął, iż D.L. Trans będzie dokonywał 990 zatrzymań miesięcznie, nie sposób wyjaśnić dlaczego miałby on ponosić dużą wyższą (czterokrotnie) opłatę niż np. PKS Mińsk Mazowiecki zatrzymujący się na dworcu 60 razy miesięcznie.



Biorąc pod uwagę powyższe propozycje PKS Łomża oraz miesięczną liczbę wjazdów na teren dworca autobusowego w Łomży w ilości 5.604 miesięcznie (186 wjazdów dziennie wraz z wjazdami okazjonalnymi), wjazdy D.L. Trans w ilości 44 miesięcznie (2 dwa wjazdy dziennie) stanowią ok. 0,79 % wszystkich wjazdów. Ustalona przez PKS Łomża opłata dla D.L. Trans (40 zł. za jeden wjazd) stanowiłaby obciążenie dla w/w przedsiębiorcy w wysokości 1.760 zł. miesięcznie, co wynosiłoby ok. 2,54 % wpływów PKS Łomża za udostępnianie dworca autobusowego. Widoczna jest znaczna dysproporcja pomiędzy udziałem ewentualnych opłat wnoszonych przez D.L. Trans, a ilością wykonywanych przez niego wjazdów.

Zakładając zaś cztery wjazdy dziennie na teren dworca (przy opłacie 17 zł. za jeden wjazd) opłaty ponoszone przez w/w przedsiębiorcę wyniosłyby 1.496 zł. miesięcznie, stanowiłyby ok. 2,15 % wszystkich wpływów, a ilość kursów (88) stanowiłoby 1,57 % wszystkich wjazdów. Również w tym przypadku widoczne są znaczne dysproporcje pomiędzy opłatami jakie ponosiłby D.L. Trans i ilością jego wjazdów na teren dworca.

W tym miejscu należy podkreślić, że opłaty ponoszone przez przewoźników za wjazd na teren dworca wpływają bezpośrednio na rentowność prowadzonej przez nich działalności gospodarczej. Ponoszone przez nich koszty muszą oni wkalkulować w ceny biletów, a przez to wpływa to bezpośrednio na konkurencyjność ich oferty skierowanej do konsumentów – pasażerów.

W trakcie niniejszego postępowania, prezes Urzędu, dokonał analizy cen stosowanych za wjazd na teren innych dworców zlokalizowanych w pięciu innych miastach województwa podlaskiego (zestawienie str. 6 decyzji). Wyniki przeprowadzonego badania wskazują, że cena proponowana przez PKS Łomża w wysokości 40 zł. znacznie odbiega (jest dużo wyższa) od wysokości opłat pobieranych od przewoźników również na innych dworcach autobusowych.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że w niniejszej sprawie mamy do czynienia z dyskryminacją cenową pojmowaną jako sytuacja w której przedsiębiorstwo dominujące pobiera różne ceny od różnych odbiorców za ten sam produkt (usługę), a różnice cenowe nie mają obiektywnego uzasadnienia.

Zdaniem Prezesa Urzędu działania PKS Łomża prowadzą do zakłócenia konkurencji na rynku powiązanim którym jest rynek świadczenia usług przewozu osób, poprzez niezasadne zróżnicowanie warunków konkurencji dla kontrahentów podmiotu dominującego, a w szczególnym przypadku mogą prowadzić do wyparcia z rynku przedsiębiorców, którzy nie byłiby w stanie ponieść tak wysokich kosztów. Interwencja organu antymonopolowego była więc w pełni uzasadniona ponieważ różnice w warunkach handlowych (koszty ponoszone przez poszczególnych przewoźników) przekładają się na warunki konkurowania pomiędzy kontrahentami dominanta.

W związku z powyższym, wszystkie wskazane przesłanki których łączne spełnienie pozwala uznać daną praktykę czyli stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych i niejednorodnych cen za wjazd na w/w dworzec, stanowiące nadużycie pozycji dominującej, w niniejszej sprawie wystąpiły.

Reasumując, stwierdzić należy, iż PKS Łomża będąc zarządcą dworca autobusowego w Łomży, ma zdolność do działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów i konsumentów. Jak wykazano powyżej strona postępowania jest władna określać ceny za wjazd na w/w dworzec autobusowy przez co ma wpływ na działalność podmiotów świadczących usługi przewozu osób, czym może różnicować warunki konkurencji pomiędzy wszystkimi przewoźnikami korzystającymi z w/w dworca. Tym samym działania skarżonego przedsiębiorcy wypełniają znamiona czynu, o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie (...).

W tym miejscu organ antymonopolowy wyraźnie podkreśla, iż posiadanie przez przedsiębiorcę pozycji dominującej nie jest zakazane, a przedsiębiorca dominujący korzysta z wolności gospodarczej i ma prawo ochrony swych interesów handlowych, jednakże nie może on przekroczyć pewnych ram, które byłyby jednoznaczne z nadużywaniem przedmiotowej pozycji dominującej. W ocenie organu antymonopolowego nie można odmówić przedsiębiorcy prawa takiego stosowania cen za świadczone usługi, aby miał on możliwość dokonywania precyzyjnych i możliwych do zrealizowania planów działalności gospodarczej, w tym planów kosztowych i inwestycyjnych. Swobodę tę może jednak ograniczać zakaz nadużywania pozycji dominującej, a w niniejszej sprawie niewątpliwie mamy do czynienia z praktyką PKS Łomża stanowiącą ograniczenie konkurencji.

**W związku z powyższym orzeka się, jak w punkcie I sentencji niniejszej decyzji.**

#### Kara pieniężna

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy *o ochronie (...)* Prezes UOKiK może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie dopuścił się naruszenia zakazu określonego m.in. w art. 9 ww. ustawy.

Ustawa *o ochronie (...)* wprowadziła zasadę fakultatywności kar nakładanych przez Prezesa UOKiK na przedsiębiorców, którzy dopuścili się naruszenia zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję, niemniej jednak – jak określa się w doktrynie – stosowanie kar pieniężnych powinno mieć miejsce w przypadkach dostatecznie wykształconych w praktyce reguł stosowania przepisów dotyczących praktyk ograniczających konkurencję.<sup>10</sup> Ponadto, w orzecznictwie podkreśla się, iż skuteczna polityka karania wymaga, aby w przypadku stwierdzenia stosowania przez przedsiębiorcę praktyki ograniczającej konkurencję zasadą było nakładanie kary pieniężnej.<sup>11</sup>

Prezes UOKiK wydając decyzję o nałożeniu kary pieniężnej działa zatem w ramach uznania administracyjnego, co oczywiście nie jest równoznaczne z

<sup>10</sup> M. Król - Bogomilska [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, T. Skoczny (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 1606 i 1614.

<sup>11</sup> Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dn. 8 listopada 2004r., sygn. akt XVII Ama 81/03.

dowolnością. W tym zakresie kieruje się on zasadą równości i proporcjonalności. Rozważając kwestię nałożenia kary organ antymonopolowy musi wziąć pod uwagę, czy w danych okolicznościach sprawy konieczne albo celowe jest jej nałożenie, a jeżeli tak, to w jakiej wysokości kara spełni założone funkcje. Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa w art. 106-108 ustawy o ochronie (...), Prezes UOKiK powinien wziąć pod uwagę w szczególności okres, stopień oraz okoliczność uprzedniego naruszenia przepisów ustawy [art. 111 ustawy o ochronie (...)].

W ocenie Prezesa UOKiK na wysokość kary musi mieć także wpływ stopień zagrożenia lub naruszenia interesu publicznoprawnego stosowanymi praktykami ograniczającymi konkurencję.

W punkcie I sentencji niniejszej decyzji stwierdzono, iż PKS Łomża dopuściło się naruszenia zakazu określonego w art. 9 ust. 1 i 2 pkt 3 ustawy o ochronie (...). W ocenie Prezesa UOKiK Spółka działała ze świadomością antykonkurencyjnych skutków własnych zachowań, czym dopuściła się naruszenia zakazu nadużywania pozycji dominującej w sposób umyślny. W judykaturze wskazuje się, że w przypadku kar za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję przesłankami, które należy brać pod uwagę, są: potencjał ekonomiczny przedsiębiorcy, skutki praktyki dla konkurencji lub kontrahentów, dopuszczalny poziom kary wynikający z przepisów ustawy oraz cele jakie kara ma osiągnąć (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 2000r., sygn. akt I CKN 793/98).

W roku 2011 przedsiębiorca osiągnął z działalności gospodarczej przychód w wysokości – ██████████ zł, co ustalono na podstawie złożonych przez niego dokumentów. Maksymalny wymiar kary jaki można nałożyć na przedsiębiorcę wynosi ██████████ zł – 10% osiągniętego przychodu w roku 2011.

Wskazać należy, iż w kwestii natury naruszenia organ antymonopolowy wyróżnia naruszenia **bardzo poważne** (do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, w tym porozumienia cenowe, zmony przetargowe, podział rynku, kolektywne bojkoty, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku), **naruszenia poważne** (do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne niezaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów) oraz naruszenia mniej poważne niż wyżej wymienione (**naruszenia pozostałe**), do których należą m.in. porozumienia wertykalne niedotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze).

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes UOKiK zważył, iż stosowana przez skarżonego przedsiębiorcę praktyka ograniczająca konkurencję miała charakter antykonkurencyjny i polegała na wykorzystaniu posiadanej pozycji

dominującej, tworząc niejednolite warunki konkurencji na rynku powiazanym. Organ antymonopolowy zaliczył przedmiotową praktykę do tzw. **poważnych naruszeń prawa antymonopolowego**. Kierując się naturą przedmiotowego naruszenia oraz mając na uwadze specyfikę rynku (lokalny zasięg) i działalności PKS Łomża, a w szczególności szkody dla uczestników rynku będące konsekwencją przedmiotowego naruszenia (naruszenie dotyczy konkretnego przedsiębiorcy, jednakże może ono dotyczyć innych potencjalnych przewoźników), Prezes UOKiK ustalił kwotę wyjściową kary w wysokości **██████ % przychodu skarżonego przedsiębiorcy, tj. ██████ zł.**

Wychodząc z założenia, że wymiar kary pieniężnej nakładanej za stosowanie przez przedsiębiorcę praktyk ograniczających konkurencję powinien być uzależniony od wpływu stwierdzonego naruszenia na rynek (tu: rynek powiazany), Prezes UOKiK rozważył, czy ustalona wyżej wartość kary powinna podlegać dalszej modyfikacji. Wobec tego organ antymonopolowy wziął pod uwagę fakt, iż konsekwencją działań podjętych przez skarżonego przedsiębiorcę jest niewątpliwie zachwianie stanu konkurencji na rynku świadczenia usług przewozu (rynku powiazanym z właściwym). Jednakże biorąc pod uwagę, że przychody PKS Łomża uzyskiwane z opłat pobieranych od przewoźników korzystających z dworca autobusowego w Łomży stanowią jedynie ok. 1,3 % całkowitych przychodów należy wymierzona karę obniżyć. Uwzględniając powyższe okoliczności organ antymonopolowy obniżył więc kwotę kary ustaloną na poprzednim etapie o 40% (tj. o 23.044,08 zł.).

Następnie organ antymonopolowy wziął pod uwagę długotrwałość stwierdzonego naruszenia – zarzucona i udowodniona praktyka trwała ponad 1 rok. W związku z powyższym wymiar kary podwyższono o 10% (tj. o 3.456,61 zł.).

Ważąc wysokość nałożonej kary pieniężnej organ antymonopolowy postanowił wziąć także pod uwagę okoliczności łagodzące i obciążające. Jako okoliczność obciążająca uznano umyślność działania Spółki, gdyż okoliczności sprawy jednoznacznie wskazują, że działania te miały charakter umyślny. Podejmując opisane w niniejszej decyzji zachowania, PKS Łomża działało z bezpośrednim zamiarem istotnego ograniczenia konkurencji. W ocenie Prezesa Urzędu, działanie PKS Łomża dokonywane było ze świadomością jego antykonkurencyjnych skutków względem przewoźnika. W związku z powyższym, wymierzona karę należało podwyższyć o 10% (tj. o kwotę 3.802,27 zł). W niniejszej sprawie Prezes Urzędu nie doszukał się okoliczności łagodzących, które mogłyby wpływać na wysokość nałożonej kary. Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, Prezes UOKiK uznał, że waga stwierdzonego niniejszą decyzją naruszenia ustawy *o ochronie (...)* oraz wskazane wyżej okoliczności obciążające i łagodzące przesądzają o zasadności nałożenia na skarżonego przedsiębiorcę kary pieniężnej **w wysokości 41.825,00 zł** (słownie złotych: czterdzieści jeden tysięcy osiemset dwadzieścia pięć 00/100), co stanowi ok. **██████ % przychodu przedsiębiorcy i ██████ % maksymalnego wymiaru kary.**

W ocenie Prezesa UOKiK ustalona kara spełni rolę represyjno-wychowawczą i jest wystarczająca do wymuszenia przestrzegania obowiązującego

porządku prawnego, a także pozostaje w proporcji do możliwości finansowych skarżonego przedsiębiorcy.

W świetle wszystkich wskazanych wyżej okoliczności zarówno nałożenie kary, jak i jej wysokość, jest w pełni uzasadnione.

**Mając powyższe na uwadze orzeczono, jak w pkt II sentencji.**

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy *o ochronie (...)* karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Warszawie:

**NBP O/O Warszawa 51 1010 1010 0078 7822 3100 0000.**

Od niniejszej decyzji, na podstawie art. 81 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z art. 479<sup>28</sup> § 2 k.p.c. przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie, w terminie dwóch tygodni od dnia doręczenia decyzji.

***Z up. Prezesa UOKiK  
Dyrektor Del. Lublin  
Ewa Wiszniowska***

Otrzymuje:

**PKS w Łomży Sp. z o.o.  
Ul. J. Piłsudskiego 88  
18-400 Łomża**

a/a