



**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

LUBLIN , DNIA 30 KWIETNIA 2009R.

DECYZJA RLU 5/2009

RLU- 411-02/06/MW

Stosownie do treści art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 z późn. zm.) oraz § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. nr 18 poz. 172 ze zm.), w związku z treścią art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 331 ze zm.) po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Krystyny i Sławomira Przybysz prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „Convoy” w Tomaszowie Lubelskim przeciwko Józefowi Neć przedsiębiorcy prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Firma Handlowo - Usługowa „Necopol” w Tomaszowie Lubelskim

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów :

1. Na podstawie art. 11 ust.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.)

nie stwierdza się stosowania przez przedsiębiorcę Józefa Neć – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Firma Handlowo – Usługowa „Necopol” w Tomaszowie Lubelskim praktyki, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku świadczenia usług zbiorowego, regularnego przewozu osób na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość - Tomaszów Lubelski, poprzez stosowanie rażąco niskich cen za przejazdy osobowe, co mogłoby stanowić naruszenie art. 8 ust.1 i art. 8 ust.2 pkt.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U.2005 Nr 244 poz. 2080 ze zm.).

2 . Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 ze zm.), **nie stwierdza się** stosowania przez przedsiębiorcę Józefa Neć – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Firma Handlowo – Usługowa „Necopol” w

Tomaszowie Lubelskim praktyki, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku świadczenia usług zbiorowego, regularnego przewozu osób na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa - Tomaszów Lubelski, poprzez stosowanie rażąco niskich cen za przejazdy osobowe, co mogłoby stanowić naruszenie art. 8 ust.1 i art. 8 ust.2 pkt.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U.2005 Nr 244 poz. 2080 ze zm.).

Uzasadnienie

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynął w dniu 18.01.2006r. wniosek Krystyny i Sławomira Przybysz prowadzących działalność gospodarczą jako firma „Convoy” w Tomaszowie Lubelskim (zwanym dalej „Convoy”), o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Józefowi Neć - przedsiębiorcy prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Firma Handlowo - Usługowa „Necopol” w Tomaszowie Lubelskim (zwany dalej „Necopol”), pod zarzutem stosowania dumpingowych cen biletów w komunikacji pasażerskiej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski oraz Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski. Wnioskodawcy podali, że „Necopol” od 4 stycznia 2006r. wozi pasażerów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość -Tomaszów Lubelski za 1 zł, zaś na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski za 16 zł – bilet studencki i 20 zł bilet normalny, to jest znacznie poniżej cen biletów stosowanych przez inne firmy przewozowe, w tym przez wnioskodawców. Zdaniem wnioskodawców, Józef Neć nadużywa posiadanej pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich celowo zaniżając ceny biletów, co stanowi zagrożenie dla już istniejących linii regularnych.

W uzupełnieniu wniosku, wnioskodawcy przesłali listę przewoźników prowadzących przewozy na w/w trasach, z której wynikało, że na trasie Tomaszów Lubelski-Zamość przewozy prowadzi 15 innych przedsiębiorców, zaś na trasie Tomaszów Lubelski - Warszawa 3 innych przewoźników.

W sprawie w dniu 27.01.2006r. Postanowieniem nr 21/06 zostało wszczęte postępowanie administracyjne przeciwko Józefowi Neć prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą „Necopol” o stwierdzenie stosowania praktyki polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku usług komunikacji osobowej, regularnej na linii Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski oraz na linii Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów tj, praktyki określonej w art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą o ochronie (,,).

(Karta – 11-15)

W odpowiedzi na wszczęcie postępowania „Necopol” wyjaśnił, że rozpoczął świadczenie usług przewozowych z dniem 10 maja 2004r. na linii Tomaszów Lubelski - Lublin- Tomaszów Lubelski- Zamość oraz Tomaszów Lubelski – Warszawa (przez Zamość)- Tomaszów Lubelski. W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie ze strony pasażerów z dniem 26.06.2005r. zwiększył ilość przejazdów na w/w trasach. Zarzuty przedstawione w Postanowieniu o wszczęciu postępowania, w ocenie „Necopol”, nie są prawdziwe, a w związku z tym nie zasługują na uwzględnienie. Celem stosowanej przez „Necopol” polityki cenowej nie jest walka z konkurencją. Przedsiębiorca zaprzeczył, że stosował ceny biletów na

trasie Tomaszów – Zamość w cenie 1 zł, jak również, by posiadał na w/w trasach pozycję dominującą. Jako swoich konkurentów na trasie Tomaszów – Zamość – Lublin - Warszawa „Necopol” podał: Plus, B. PKS- y, H., S., W., R, R, Convoy, F., R., O., Szkoła, Antraks, Expres Polski i inni.

„Necopol” podał, że stosuje następujące ceny biletów na w/w trasach:

Tomaszów – Zamość – 4 zł ,

Tomaszów - Lublin – 10 zł ;

Tomaszów - Warszawa - 20 zł bilet zwykły, 16 zł – bilet ulgowy, 35 zł - bilet w dwie strony , 30 zł bilet ulgowy w dwie strony.

Przewoźnik podał kalkulację ceny biletu o wartości 4 zł i 20 zł uwzględniającą koszty pośrednie i bezpośrednie oraz koszt 1wozo/km .

Kalkulacja ceny biletu zwykłego uwzględnia wszystkie czynniki kosztowe tj. zużycie paliwa, amortyzacja pojazdów, wynagrodzenie kierowców, bieżące remonty pojazdów, koszty opłaty za przystanki, podatek drogowy, ubezpieczenia pojazdów. Przy ustalaniu cen biletów stosuje rachunek ekonomiczny zakładający takie wypracowanie przychodów, aby pokryły one bieżące koszty prowadzonej działalności przewozowej na liniach regularnych, jak również pokryły koszt odtworzenia majątku trwałego oraz dalszy rozwój działalności gospodarczej.

Jako dowód powyższego twierdzenia przedsiębiorca podał szczegółowe zestawienie przychodów i zysków za okres od 07.2005r. do 01.2006r.

Pismem dnia 05.06.2008r. przewoźnik wyjaśnił, że przy cenie biletu jednorazowego na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość - 4 zł uzyskuje dochód miesięczny około 200% poniesionych kosztów na dowód czego przedstawił stosowne zestawienie.

Celem pozyskania nowych pasażerów przedsiębiorca na w/w trasach stosuje bonifikaty, a ponadto niekiedy przewozi niektórych pasażerów (ludzie biedni, chorzy, uczniowie i studenci, mieszkańcy osiedli po byłych PGR,) po cenach promocyjnych.

Pismem z dnia 18.08.2006r. wnioskodawcy zakwestionowali informacje podane przez „Necopol”, w szczególności dane dotyczące zestawienia kosztów w rozbiciu na pozycje kosztów bezpośrednich i pośrednich na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa, poprzez ich znaczące zaniżenie, np. w pozycjach koszty paliwa, podatek drogowy, koszt części zamiennych, podatki, eksploatacja pojazdów.

Z uwagi na powyższe Prezes Urzędu Postanowieniem z dnia 8 września 2006r. uwzględnił wniosek K. i S .Przybysz i dopuścił w sprawie dowód z opinii biegłego z dziedziny analiz i controlingu w zakresie dotyczącym:

- analizy kosztów przewozu Firmy „Necopol” na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Warszawa oraz Tomaszów Lubelski – Zamość ;
- analizy kalkulacji ceny biletów firmy „Necopol” na w/w trasach.

Opinia biegłego sporządzona została przez Zespół Ekspertów Finansowych „TEST” Sp. z o.o. w Zamościu i została odebrana przez organ antymonopolowy protokołem z dnia 31 stycznia 2007r. i włączona do akt sprawy – karty 363-386

Pismem z dnia 05.02.2007r. Zespół Ekspertów Finansowych „TEST” uzupełnił w/w opinię –karty 389-393.

„Necopol” uzupełnił złożone wyjaśnienia pismem z dnia 14.03.2007r. oraz pismem z dnia 18.05.2007r.

W toku niniejszego postępowania dowodowego do Delegatury UOKiK w Lublinie wpłynął opłacony wniosek Józefa Neć działającego jako „Necopol” w Tomaszowie Lubelskim o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Krystynie i Sławomirowi Przybysz – prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „Conwoy” s.c. w Tomaszowie Lubelskim oraz Arkadiuszowi Wiśniewskiemu prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą „Przewóz osób” w Ł. pod zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję tj. praktyki z art. 5 ust.1 pkt.1 ustawy o ochronie (...) oraz nadużywania pozycji dominującej przez w/w przedsiębiorców, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość. Organ antymonopolowy w dniu 14 kwietnia 2007r. wszczął postępowanie administracyjne w sprawie o sygnaturze RLU-411-02/07/MW zakończone w dniu 31 grudnia 2008r. decyzją administracyjną RLU-64/2008.

W związku z tym, że materiał dowodowy zgromadzony w postępowaniu RLU-411-02/07/MW w dużej części dotyczy niniejszego postępowania, gdyż rynki właściwe w obydwu sprawach częściowo pokrywają się, Prezes Urzędu Postanowieniem Nr 115 z dnia 15.06.2007r. włączył do akt sprawy następujące wyjaśnienia złożone przez przedsiębiorców w postępowaniu administracyjnym RLU-411-02/07/ MW:

- pismo Krystyny i Sławomira Przybysz z dnia 30.04.2007r.
- pismo Józefa Neć z dnia 18.04.2007r.
- pismo PPKS w Puławach z dnia 30.04.2007r.
- pismo E. P. z dnia 30.04.2007r.
- pismo PPKS w Zamościu z dnia 02.05.2007r.
- pismo Arkadiusza Wiśniewskiego z dnia 15.05.2007r.
- pismo Marka O. z dnia 04.05.2007r.
- pismo PPKS w Krasnymstawie z dnia 07.05.2007r.
- pismo PPKS w Tomaszowie Lubelskim z dnia 10.05.2007r.
- pismo Bogumiły D. z dnia 14.06.2007r.

Następnie, Prezes Urzędu Postanowieniem Nr 211 z dnia 08.09.2008r. włączył do akt sprawy następujące wyjaśnienia złożone przez przedsiębiorców w postępowaniu administracyjnym RLU-411-02/07/ MW

- pismo J.Neć z dnia 10.01.2008r.
- pismo K.S Przybysz z dnia 10.12.2007r.
- pismo J.Neć z dnia 05.06.2008r.
- pismo J.Neć z dnia 18..04.2008r.
- pismo J.Neć z dnia 07.07.2008r.
- pismo PKS Jarosław z dnia 17.04.2008r.
- pismo PKS Przemyśl z dnia
- pismo J. R. z dnia 23.04.2008r.
- pismo W. R. z dnia 25.04.2008r.
- pismo K.S Przybysz z dnia 30.04.2008r.
- pismo J.Neć z dnia 15.05.2008r.
- pismo A.. z dnia 03.01.2008r.
- pismo J.Neć z dnia 10.01.2008r.

Postępowanie dowodowe, po jego uzupełnieniu o dane uwzględniające stan faktyczny ustalony na dzień 20 wrzesień 2008r. zostało zakończone, zaś strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

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

Józef Neć – prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Urząd Miasta Tomaszów Lubelski pod nr ew.01801/1997 oraz licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób nr 0001811.

Usługi przewozowe wykonuje na podstawie:

- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr iT.IIJŻ.5431.275/102/04 z dnia 10 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Lublin wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 6 przejazdów dziennie (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Nr IT.II D.K.5431/275/1734/04 z dnia 17 lutego 2005 wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 14 przejazdów dziennie (tam i z powrotem);
- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.IIJŻ.5431.275/101/04 z dnia 10 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Zamość wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 12 przejazdów dziennie (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.II.AD.5431/275/2/05 z dnia 3 listopada 2005r. z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 48 przejazdów dziennie (tam i z powrotem),
- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.IIJŻ.5431.275/103/04 z dnia 14 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Warszawa przez Zamość wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 8 przejazdów dziennie (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.II.MK.5431.275/1081/04 z dnia 26 stycznia 2005r. zmieniającego trasę poprzez dodanie przystanku w Lublinie wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 24 przejazdy dziennie (tam i z powrotem), zaś od dnia 16.05.2006r. 34 przejazdy dziennie (tam i z powrotem).

Dowód : karta 38-56,

Poza usługami transportu pasażerskiego prowadzi również działalność handlowo – usługową w zakresie artykułów przemysłowych oraz usług auto-serwisu.

Przedsiębiorca świadczy usługi przewozów pasażerskich na liniach:

1. Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski ;
2. Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Warszawa – Lublin - Zamość – Tomaszów Lubelski ;
3. Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski .

Ewidencja księgowa prowadzona jest dla całej działalności transportowej przewoźnika wspólnie, bowiem ustawa o rachunkowości i przepisy podatkowe nie nakładają na podmioty gospodarcze obowiązku prowadzenia ewidencji dla poszczególnych tras czy pojazdów. W konsekwencji koszty ponoszone przez przewoźnika nie są przypisywane do konkretnej linii lecz do całej działalności transportowej. Są również duże trudności z przypisaniem przychodów (sprzedaż biletów) do konkretnej linii, bowiem kasy fiskalne przypisane są do busów, a nie do linii, zaś zdarza się, że trasy obsługiwane są zamiennie przez różne busy. Przedsiębiorca wezwany do przedstawienia kalkulacji ceny biletu sprzedawanego na trasie Tomaszów Lubelski – Lubelski – Zamość oraz Tomaszów Lubelski –

Warszawa sporządził zestawienia na zasadzie analizy i ręcznego wybierania kosztów, które zdaniem przedsiębiorcy kwalifikują się do badanych tras .

W związku tym, że zakres wniosku dotyczył zarzutu stosowania praktyk ograniczających konkurencję na trasach Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski oraz Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Warszawa – Lublin - Zamość – Tomaszów Lubelski postępowaniem administracyjnym objęto wyłącznie działania „Necopol” na tych trasach.

1. Trasa Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski

„Necopol” na linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość rozpoczął działalność 10 maja 2004r. początkowo jako przewozy ekspresowe -12 kursów (bez przystanków pośrednich), zaś od 3.11.2005 r. jako komunikacja przyspieszona, wykonując 24 kursy dziennie (24 x 2=48 kursów tam i z powrotem). Przewoźnik ustalił i od początku stosował cenę biletu zwykłego - 4 zł, przy czym zastosował promocję, polegającą na tym, że na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość powrotny przejazd (po okazaniu wcześniejszego paragonu) kosztuje 1 zł. Zatem przejazd biletu w obie strony na w/w trasie kosztuje 5zł . Cena biletu uległa zmianie w maju 2008r. Z tą datą cena biletu normalnego na w/w trasie wynosi 2,50 zł , zatem cena przejazdu w obie strony nie zmieniła się i wynosi 5 zł .Taka cena biletu pozostała stosowana do daty wydania decyzji.

Pasażerowie na odcinku Tomaszów Lubelski – Zamość - Tomaszów Lubelski mogą być przewożeni ponadto w ramach innych linii regularnych Necopol tj:

- na linii Tomaszów Lubelski – Warszawa (34 kursy tam i z powrotem)
- na linii Tomaszów Lubelski- Lublin (14 kursów dziennie tam i z powrotem).

Łącznie z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa oraz z powrotem dziennie jest 96 przejazdów firmy „Necopol”. Na wszystkich liniach regularnych cena biletu z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa (i z powrotem) jest taka sama. NECOPOL podał ilość pasażerów przewożonych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w okresie od 1 września 2006 do 30 marca 2007, ilość pasażerów przewożonych w 2007 i 2008 r. , przy czym dane za rok 2008 dotyczą miesięcy styczeń – marzec, oraz oświadczył, że nie jest w stanie podać liczby pasażerów przewiezionych na odcinku Tomaszów Lubelski - Zamość w odniesieniu do linii Tomaszów Lubelski - Zamość –Lublin - Warszawa ponieważ całość sprzedanych biletów obejmuje trasę Tomaszów Lubelski – Warszawa bez wyodrębnienia biletów pośrednich. Dokumentem wydawanym pasażerowi jest paragon fiskalny, na którym uwidocznione są takie informacje jak : nazwa firmy , cena biletu netto, vAT , brutto. Zatem wykazana liczba sprzedanych biletów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski dotyczy jedynie 48 kursów (tam i z powrotem) z liczby wszystkich tj. 96 . Na tej podstawie Prezes UOKIK ustalił średniomiesięczną ilość sprzedanych biletów na w/w trasie w okresie od 1 września 2006 do 30 marca 2008:

2006 r. – xxx

2007r. – xxx

2008r. – xxx (dane utajnione)

Wszystkie przejazdy odbywają się po tej samej trasie wynoszącej 34 km.

Przedsiębiorca nie korzysta z dopłat do biletów ulgowych ustawowych.

Na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość usługi przewozowe regularne w dacie wszczęcia niniejszego postępowania świadczyło 13 przewoźników :

1. Adam D. świadczył usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin. Zakończył prowadzenie działalności na w/w trasie z dniem 01.06.2007r. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 4 zł (w obie strony 8 zł).
2. Wojciech R. świadczył usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość. Zakończył prowadzenie działalności na w/w trasie z dniem 30.07.2006r. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5 zł (w obie strony 10 zł).
3. PPKS Tomaszów Lubelski świadczył usługi na trasach : Siedliska- Zamość, Ulhówek – Zamość, Siemnice II – Zamość, Zamość – Tomaszów Lubelski, Lublin – Tomaszów Lubelski, Woźuczyn Cukrownia - Lublin, Siewierz II – Zamość, Ulhówek II – Lublin, Susiec – Lublin , Wierzbica – Zamość. Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4, 95 zł (w obie strony 9,90 zł).
4. PPKS w Zamościu świadczył usługi na trasach Lublin – Tomaszów Lubelski oraz Zamość – Rzeszów . Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4, 00 zł (w obie strony 8,00 zł).
- 5."Duet Sp. świadczył usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość do 26.03.2007r, następnie jako „Feniks” ."Feniks" na trasie Zamość - Rzeszów przez Tomaszów Lubelski rozpoczął w dniu 26.03.2007r. Z dniem 31.12.2007r. kurs ten został skrócony i rozpoczynał się z Tomaszowa Lubelskiego, zatem nie kursuje przez Zamość. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5zł (w obie strony 10z) 4 zł ulgowy (w obie strony 8 zł)
6. Józef Neć „Necopol” z Tomaszowa Lubelskiego dane dot. przewozów podane na stronie 5-6 decyzji .
7. PPKS w Puławach świadczyli usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Kudowa Zdrój trasy Tomaszów – Lubelski – Zamość zmienionego decyzją z dnia 19.12.2005r. Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4, 95 zł (w obie strony 9,90 zł).
8. Arkadiusz W. , Przewóz osób, na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 16.01.2004 Nr IT.II.AG.5431/210/20/2004 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Zamość .
9. Jacek, Sławomir, Zbigniew Przybysz „Convoy” S.C. świadczyli usługi na w/w trasie o 1999r. na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego, które zezwolenie wygasło 15.11.2005, oraz na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego, które wygasło 20.03.2006r. Firma „Convoy” uległa przekształceniu na podstawie zmiany umowy spółki z grudnia 2004r. Wspólnicy Jacek i Zbigniew Przybysz zrzekli się swoich udziałów na rzecz Sławomira i Krystyny Przybysz – wnioskodawców niniejszego postępowania, którzy świadczyli usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość oraz Tomaszów – Lubelski – Tarnawatka-Krynice – Łabunie – Zamość przy cenie biletu :
2006-luty 2007 5 zł bilet normalny, 4 zł bilet ulgowy
1 luty 2007- 30 wrzesień 2007 – 2,50 zł promocja
od 1 października 2007 i nadal – bilet jednorazowy 3 zł.
10. Stanisław B. , na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 26.04.2005 Nr IT.II.5431/303/2/2005 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski - Warszawa p. Zamość .

11. P.U.H. „Plus” A.A. L. na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 26.04.2005 Nr IT.II.5431/303/2/2005 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Warszawa p.Zamość. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5zł (w obie strony 10z) ulgowego 4 zł (w obie strony 8 zł);

12. Edward P. na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Lublin - Zamość -Tomaszów Lubelski . Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5zł (w obie strony 10z) ulgowego 4 zł (w obie strony 8 zł s.c.

13.PKS S.A. w Jarosławiu na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa dotyczącego trasy Rzeszów - Zamość – Tomaszów Lubelski . Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 6,80 zł (w obie strony 13,60 zł)

Tabela Nr 1 przedstawia zestawienie przewoźników świadczących usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski , dzienną ilość kursów (tam i z powrotem), cenę biletu w jedna stronę – stan na marzec 2006, średniomiesięczną ilość przewiezionych pasażerów za okres od września 2005 - marzec 2006 oraz udział przedsiębiorcy w rynku ustalony na podstawie dziennej liczby wykonywanych kursów i średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów.

LP	Przewoźnik	I.kursów	Udział %*	Cena biletu	I.pasażerów (informację utajniono)	Udział %**
1	A. D.	4	1,4%	5 zł		
2	W. R.	8	2,9%	5 zł		
3	PPKS Tomaszów Lub.	42	15,4%	6,60 zł		
4	PPKS w Zamościu	4	1,4%	7,20 zł		
5	"Duet" J. D. R.	22	8,0%	5 zł 4 zł ulg		
6	Józef Neć	96	35,29%	4 zł		
7	PPKS w Puławach	4	1,4%	6,80 zł 8,00 zł		
8	A.W.	12	4,4%			
9	Z. K. Przybysz „Convoy”	56	20,5%	5,00 zł		
10	Stanisław B.	2	0,7%	5,00 zł		-
11	„Plus” A.A. L.	18	6,6%	5,00 zł 4 zł ulg		-
12	Edward P.	2	0,7%			
13	PKSw Jarosławiu	2	0,7%	6,50 zł		
		272	100 %			

Źródłem powyższych danych są wyjaśnienia „Necopol” oraz innych przedsiębiorców zebrane w aktach sprawy.

Udział % * oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie ilości wykonywanych kursów. Udział % ** oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie średniomiesięcznej ilości przewiezionych pasażerów za okres od września 2005 - marzec 2006.

Braku danych dotyczących średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów w pozycjach 10 i 11 nie udało się uzupełnić w toku postępowania, gdyż przedsiębiorcy ci zaprzestali świadczenia usług na w/w trasie.

Analiza danych dotyczących udziałów rynkowych przedsiębiorców, ustalona na podstawie dwóch różnych wskaźników tj. dziennej liczby kursów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski oraz średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów w okresie wrzesień 2005 - marzec 2006, pozwala ustalić, że :

1/ udział przedsiębiorcy ustalony na podstawie wskaźnika dziennej liczby kursów nie pokrywa się z udziałem przedsiębiorcy ustalonym na podstawie drugiego wskaźnika tj. średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów.

2/ niezależnie od powyższego, rynek ma charakter rozproszony z widoczną silną pozycją 3 przedsiębiorców tj. J.Neć xxx, PPKS Tomaszów Lubelski xxx oraz Z.K. Przybysz xxx lecz udział żadnego z przedsiębiorców nie przekroczył poziomu 40 %.

W latach 2007 – 2008 liczba przewoźników świadczących usługi na trasie Tomaszów Lubelski - Zamość zmniejszyła się. Ograniczeniu uległa też ilość kursów wykonywana przez niektórych z nich .

Tabela nr 2 zawiera zestawienie wszystkich przewoźników, którzy posiadali w kwietniu 2007r. zezwolenie na prowadzenie działalności przewozowej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość lub też innej trasy komunikacyjnej, której odcinek wewnętrzny stanowi trasa Tomaszów Lubelski – Zamość (np. Tomaszów Lubelski – Zamość – Warszawa, Ulhówek – Zamość, Siemnice II – Zamość) oraz faktycznie świadczyli usługi przewozowe. Tabela zawiera zestawienie danych dotyczących warunków świadczonych usług. Wszyscy przewoźnicy przewożą pasażerów z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa i z powrotem po tej samej trasie, co wynika ze skoordynowanych i zatwierdzonych rozkładów jazdy. Liczba linii odpowiada liczbie posiadanych przez przewoźnika zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na konkretną linię regularną, która chociażby częściowo pokrywa się z trasą Tomaszów Lubelski – Zamość. Liczba kursów odpowiada sumie kursów (tam i z powrotem) wykonywanych dziennie przez przewoźnika w ramach wszystkich linii . Udział % * oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie ilości wykonywanych kursów. Udział % ** oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie średniomiesięcznej ilości przewiezionych pasażerów .

Tabela Nr 2

LP		Liczba linii	Liczba kursów	Udział % *	Średniomiesięczna ilość przewiezionych	Udział %**
----	--	--------------	---------------	------------	--	------------

					pasażerów *** dane utajnione	dane utajnione
1	Adam D.	1	4	1,76		
2	PKS w Tomaszowie Lub	11	42	18,58		
3	PKS w Zamościu	2	4	1,76		
4	Feniks J.R.	1	4	1,76		
5	J.N. Necopol	3	96	42,47		
6	K. i S.P. Convoy	1	56	24,77		
7	PKS Puławy	2	4	1,76		
8	A..	1	12	5,3		
9	E. .	1	2	0,88		
10	PKS w Jarosławiu	1	2	0,88		
	Razem		226	100%		

*** średniomiesięczna ilość przewiezionych pasażerów ustalona została na podstawie ilości pasażerów przewiezionych w okresie wrzesień 2006-marzec 2007r.

Analiza tabeli wskazuje, że już na początku 2007r. doszło do umocnienia na rynku pozycji Necopol oraz K. i S. Convoy kosztem pozostałych przewoźników. Przedsiębiorcą mającym najsilniejszy udział w rynku przewozów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość i Zamość – Tomaszów Lubelski w roku 2007r. był Necopol przy udziale rynkowym badanym wg wskaźnika dziennej liczby kursów oraz wskaźnika średniomiesięcznej ilości przewiezionych pasażerów xxx Sądzić należy, że udział rynkowy Necopol ustalony na podstawie średniomiesięcznej liczby przewożonych pasażerów jest wyższy niż wynikający z tabeli tj. xx %. Podobnie jak w przypadku danych za rok 2006 Necopol podaje dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów wyłącznie dotyczące linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski, a pomija pasażerów przewiezionych na w/w trasie , ale w ramach linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin – Warszawa, twierdząc, że ich wyodrębnienie jest niemożliwe.

Ilość sprzedanych biletów ustalona została, jak potwierdziła opinia biegłego, na podstawie wydruków z kas fiskalnych. Każda kasa zamykana jest dobowo i miesięcznie. Na dole raportów z kasy fiskalnych drukuje się ilość pozycji sprzedaży , przy zamknięciu dobowym jak i miesięcznym. Suma pozycji z poszczególnych kas daje ilość biletów sprzedanych.

Dane dotyczące udziałów rynkowych przedsiębiorców w roku 2008 zmieniły się , bowiem zaprzestali świadczenia usług na w/w trasie: A. D. z dniem 01.06.2007r. J.R. z dniem 31.12.2007r. ; A.W. z dniem 27.07.2007r..oraz E. P. z dniem 18.09.2007r. Odpowiednio zwiększyły się udziały rynkowe pozostałych przedsiębiorców, przy nie zmienionej ilości kursów .

Dane w powyższym zakresie obrazuje tabela Nr 3. Zawiera ona dane dotyczące przewoźników świadczących usługi przewozowe na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w roku 2008 tj. ilości obsługiwanych linii regularnych., ilość wykonywanych kursów oraz udział rynkowy wyliczony na podstawie ilości wykonywanych kursów.

Tabela3

LP		Liczba linii	Liczba kursów	Udział %
1	PKS w Tomaszowie Lub	11	42	20,5%
2	PKS w Zamościu	2	4	1,9%
3	J.N. Necopol	3	96	47%
4	K. i S.P. Convoy	1	56	27%
5	PKS Puławy	2	4	1,9%
6.	PKS w Jarosławiu	1	2	0,9%
	Razem		204	100%

Prezes Urzędu dokonał w toku niniejszego postępowania, w związku z zarzutem stosowania przez Necopol dumpingowej ceny biletów ustaleń, dotyczących ekonomicznej strony działalności „Necopol”. Ustalenia te, w zakresie danych z lat 2005-2006r., były weryfikowane przez biegłego rewidenta i włączone do materiału dowodowego sprawy w formie „Opinii niezależnego biegłego rewidenta” w styczniu 2007r.

Zgodnie z dokonanymi ustaleniami Necopol z całokształtu prowadzonej działalności uzyskiwał w 2006 - 2008 r. dobre wyniki finansowe. W poszczególnych rodzajach prowadzonej działalności (usług i handlu) osiągnął korzystną rentowność. Nie stwierdzono przerzucania przychodów czy kosztów pomiędzy różnymi rodzajami prowadzonej działalności.

W 2006r i 2007r. uzyskiwał na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość rentowność w wysokości od xxx w żadnym miesiącu, poczynając od stycznia 2006 nie zanotowano ujemnego dochodu. Stosowany poziom cen na trasie był poziomem powyżej ponoszonych kosztów.

Analiza danych zgromadzonych w materiale dowodowym sprawy wykazuje rentowność (zysk/sprzedaż) „Necopol” na linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość- Tomaszów Lubelski ustaloną na podstawie wysokości przychodów i kosztów w miesiącach:

Styczeń 2006 –xx

Wrzesień 2006- xx%

Październik 2006- xx %

Listopad 2006 - xx %

Grudzień 2006- xxx %

Styczeń 2007 – xxx %

Luty 2007 – xxx %

Marzec 2007 - xzx %

Średnia rentowność za okres wrzesień 2006-marzec – 2007r. wyniosła xxx %.

Natomiast rentowność osiągnięta na w/w trasie w roku 2008 wynosiła od xxx- do xxx % . Średnia rentowność za okres styczeń 2008 – wrzesień 2008 wyniosła xxx % . Oznacza to, że przedsiębiorca osiągał zysk na prowadzonej działalności, a zatem że cena biletu na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość była wyższa od ponoszonych kosztów.

Analizie podano również dane dotyczące kosztu przewiezienia 1 pasażera na w/w trasie w grudniu 2005r., czterech miesiącach 2006 i trzech miesiącach 2007r.. Koszt

przewozu jednego pasażera jest ilorazem miesięcznych kosztów przewozu na w/w trasie i liczby pasażerów przewiezionych w danym miesiącu. Z danych tych wynika, że jedynie w miesiącu grudniu 2005r. oraz styczniu 2006r., tj. dwóch pierwszych miesiącach działalności przewoźnika na w/w trasie, koszt przewozu 1 pasażera był wyższy od wynikowej ceny biletu w jedną stronę tj. 2,50 zł . W kolejnych miesiącach koszt przewozu 1 pasażera był niższy od ceny biletu na w/w trasie.

Dane powyższe zawiera Tabela nr 4

	XII 2005	I 2006	IX 2006	X 2006	XI 2006	XII 2007	I 2007	II 2007	III 2007
Koszt/ miesiąc ość pasażerów /miesiąc Koszt przewozu 1pasażera									

Prezes UOKIK dokonał porównania w/w wyników z danymi dotyczącymi kosztów przejazdu 1 busa na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość podanymi przez przewoźników konkurujących z Necopol np. Arkadiusza Wiśniewskiego. Wg tego przewoźnika koszt 1 przejazdu na w/w trasie w 2006 r. wynosił xxxzł , przy uwzględnieniu kosztów miesięcznych tj:

- koszt usług obcych (naprawy) ,
- koszt zużycia mat. pędnych, olejów , smarów , ogumienia
- koszt części zamiennych,
- koszty wynagrodzenia kierowcy, narzut na wynagrodzenia , ZUS
- koszt ubezpieczenia pojazdów, podatki
- koszt czynszów , dzierżawy ,
- koszty ekologiczne,
- koszt utrzymania czystości pojazdu .

Przy założeniu, że bus przewozi 18 pasażerów koszt przewozu jednego pasażera wyniósł xxxzł .

W kolei w roku 2007r. koszt 1 przejazdu na w/w trasie wynosił xx zł zatem , przy założeniu, że bus przewozi 18 pasażerów koszt przewozu jednego pasażera wyniósł xxx zł .

Z kolei z kalkulacji ceny biletu podanej przez wnioskodawców niniejszego postępowania tj. Conwoy w roku 2006 wynika, że koszt jednego przewozu, przy uwzględnieniu takich samych składników kosztowych jak wyżej wyniósł xxxx zł . Zatem koszt przewozu 1 pasażera, przy założeniu, że bus przewozi 18 pasażerów wyniósł xxx zł.. Taka sama kalkulacja sporządzona przez Conwoy wg kosztów w roku 2007 wykazała koszt jednego przejazdu w wysokości xxx zł . Zatem, przy założeniu, że bus przewozi 18 pasażerów koszt przewozu jednego pasażera wyniósł xxxx zł .

Analiza kalkulacji ceny biletu podana przez Wojciecha R. wskazuje, że koszt jednego przewozu, przy uwzględnieniu takich samych składników kosztowych jak wyżej wyniósł xx zł za przejazd. Zatem koszt przewozu 1 pasażera, przy założeniu, że bus przewozi 18 pasażerów wyniósł xxx zł.,

Z powyższego wynika, że podany za rok 2006 i 2007 przez konkurentów Necopol koszt przewozu 1 pasażera na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w żadnym przypadku nie przekroczył xxx zł .

2. Trasa Tomaszów Lubelski – Warszawa - Tomaszów Lubelski

Przewozy na linii Tomaszów Lubelski – Warszawa- Tomaszów Lubelski - zostały uruchomione przez „Necopol” 14.05.2004r.. „Necopol” od 26.01.2005r. wykonuje na tej linii 17 przewozów dziennie (17x2 = 34 przewozy tam i z powrotem).

Przewoźnik ustalił cenę biletu zwykłego na 20 zł, biletu „ulgowego” na 16 zł, przy czym zastosował promocję, polegającą na tym, że siódmy przejazd, który nie pokrywa się datą ani godziną odjazdu (po okazaniu wcześniejszych paragonów) kosztuje 1 zł.

Dowód : –karta 30-34 , 133-134, 170

Od 15.01.2007r. cena biletu zwykłego została zmieniona na 25 zł, ulgowego na 18 zł, bilet w dwie strony zwykły kosztował 44 zł , zaś ulgowy 33 zł .

Wprowadzono nowy typ biletów promocyjnych, polegających na tym, że siódmy przejazd kosztuje 1 zł zaś czwarty przejazd 15 zł .

„Necopol” w okresie od lipca 2005 do stycznia 2006 przewiózł średniomiesięcznie na w/w trasie xxxx pasażerów. W roku 2007 przewiózł średniomiesięcznie xxx pasażerów, zaś w roku 2008 przewiózł średniomiesięcznie xxx pasażerów (dane za styczeń, luty, marzec 2008r.)

Tabela Nr 5 przedstawia dane porównawcze dotyczące warunków wykonywania działalności przez wszystkich przewoźników świadczących usługi przewozu pasażerskiego na trasie Tomaszów Lubelski – Lublin – Warszawa w roku 2006 , w tym przez przewoźników oznaczonych Nr 1, 2 którzy zakończyli świadczenie usług na w/w trasie. Dane w zakresie dziennej liczby kursów określone są w zezwoleniach Marszałka Województwa Lubelskiego na wykonywanie przewozów poszczególnych przewoźników. Dane w zakresie cen biletów i ilości przewiezionych pasażerów wynikają z wyjaśnień przewoźników podanych w marcu 2006 i w zakresie ilości przewiezionych pasażerów opracowane zostały jako dane średniomiesięczne na podstawie danych za okres od lipca 2005 do stycznia 2006r.

Tabela 5

L.P.	Przewoźnik	Linia Komunikacyjna	Liczba kursów (tam i z powrotem)	Ilość przewiez. pasażerów średniomies.	Cena biletu W jedna stronę
1	J.S.Z. Przybysz W Świdniku	Tomaszów – Warszawa * p. Zamość	3	Xxx	Brak danych
2.	Stanisław Bujnik, 20-418 Lublin	Tomaszów- Warszawa ** p.Zamość, Lublin	4	Xxxix	38 zł – normalny 28,00 – ulgowy
3.	Józef Neć	Tomaszów – Warszawa		xxx	20 zł zwykły

	Tomaszów Lub	p. Zamość	34		16 zł niżka komercyjna
4.	PPKS w Tomaszowie Lubelskim	Horyniec Zdrój- Warszawa – p. Tomaszów - Zamość	6	Xxx	34,30 zł
5.	P.U.H. „Plus” Tomaszów Lubelski	Tomaszów – Warszawa p. Zamość ***	16	Xxx	30 zł - zwykły 20 zł - studencki

* zakończył prowadzenie działalności 20.03.2006r.

** zakończył prowadzenie działalności 15.03. 2006r.

*** zakończył prowadzenie działalności 18.05.2007r.

Firma „Convoy” K. i S. Przybysz z Tomaszowa Lubelskiego świadczyła usługi przewozowe na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 05.12.2002 Nr ITM.DT.4.II.5431/R/83/2002 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Warszawa, działalność została zawieszona z powodu niskiej frekwencji pasażerów w październiku 2005r. zaś zezwolenie wygasło 20.03.2006r.

Podobnie S. B. z Lublina, który świadczył usługi przewozowe na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa od 1994r. wyrejestrował działalność z powodu niskiej frekwencji pasażerów na tej trasie z dniem 15.03.2006r.

Poza firmą „Necopol” trasę Tomaszów Lubelski – Warszawa od końca 2007 obsługuje tylko PPKS w Tomaszowie Lubelskim na podstawie Zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 25.07.2005r. Nr IT.IIMK.5431/303/26/05 dotyczącego trasy Horyniec Zdrój – Warszawa, przy czym dwa kursy dziennie wykonywane są przez cały tydzień (za wyjątkiem oznaczonych dni świątecznych), 1 kurs wykonywany jest od piątku do niedzieli, jeden kurs wykonywany jest od poniedziałku do czwartku, 1 dziennie od soboty do poniedziałku i od wtorku do piątku (25 kursów tygodniowo : 7 = średniodziennie 3,5 kursa).

Ustalając udział „Necopol” na przełomie 2005/2006r. na trasie Tomaszów – Lubelski – Warszawa na podstawie 2 dostępnych kryteriów, a mianowicie na podstawie ilości wykonywanych kursów oraz na podstawie ilości przewiezionych pasażerów, pominięto wskaźniki ilościowe dotyczące działalności przewozowej firmy J.S.Z. Przybysz z Tomaszowa Lubelskiego, gdyż zakończył on świadczenie usług na w./w trsie w dniu 20.03.2006r.

Ustalając udział procentowy poszczególnych przewoźników na podstawie ilości przewiezionych pasażerów pod uwagę wzięto „Necopol” i P.U.H. „Plus” oraz PKS Tomaszów Lubelski, a pominięto dane S.Bujnik, z uwagi na to, że przewoźnik nie przedstawił szczegółowych danych z tego zakresu. Jednakże jego niewielki udział w świadczeniu usług na tej linii (2 kursy dziennie) pozwala pominać ich w wyliczeniach, bez zasadniczego wpływu na prawidłowy wynik.

Tabela Nr 6 zawiera dane dotyczące dziennej ilości kursów każdego przewoźnika wynikające z zezwolenia oraz średniomiesięcznej ilości przewiezionych pasażerów na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski ustalone za okres od lipca 2005 do stycznia 2006r. i udziały rynkowe przewoźników ustalone na tej podstawie tj:

udział I – na podstawie ilości kursów,

udział II – na podstawie ilości pasażerów.

Tabela 6

	kursy	Pasażerowie	Udział I	Udział II
S. Bujnik	2	Xx	3,4 %	
Necopol	34	xx	58,6%	
PKS Tom.Lub	6	Xxx	10,3 %	
„Plus”	16	xxx	27 %	
Razem	58	Xxx	100%	

Z przedstawionej tabeli wynika zatem, że udział „Necopol” w świadczeniu usług na trasie Tomaszów – Lubelski - Warszawa mierzony 2 różnymi wskaźnikami, wynosił na przełomie 2005/2006r od 58,6% do xxx%.

Z kolei pozycja Necopol w roku 2007 uległa wzmocnieniu ponieważ z rynku wycofał się S.B. oraz firma „Plus”. Dodatkowo wzrosła również ilość przewożonych przez Necopol pasażerów na w/w trasie. Średniorocznie w roku 2007 Necopol przewiózł xxx pasażerów (.

Pozycję Necopol w roku 2007 przedstawia tabela nr 7

Tabela 7

	kursy	Pasażerowie	Udział I	Udział II
Necopol	34	xxx	98%	xxx
PKS Tom.Lub	6	Xxx	1,8 %	Xxx
Razem	40	Xxx	100%	Xxx

W roku 2008 na rynku przewozów na trasie Tomaszów Lubelski - Warszawa pozostał już tylko Necopol oraz PKS Tomaszów Lubelski. Średniorocznie w roku 2008 (dane za styczeń, luty, marzec 2008r.) Necopol przewiózł xxx pasażerów ()
Pozycję Necopol w roku 2008 przedstawia tabela nr 8

Tabela 8

	kursy	Pasażerowie	Udział I	Udział II w %
Necopol	34		98%	
PKS Tom.Lub	6		1,8 %	
Razem	40		100%	

Podobnie jak w przypadku trasy Tomaszów Lubelski – Zamość , Prezes Urzędu

dokonał analizy danych ekonomicznych dotyczących warunków świadczenia usług przewozowych przez Necopol na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa.

Tabela Nr 9 zawiera zestawienie kosztów bezpośrednich, pośrednich, koszt 1 wozu/km oraz koszt przewozu 1 pasażera na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa „Necopol” (za okres od lipca 2005 do stycznia 2006).

Na podstawie danych wykazanych w w/w tabeli Prezes Urzędu ustalił, że w w/w okresie średni koszt przewozu 1 pasażera na w/w trasie przez „Necopol” wg kosztów bezpośrednich wyniósł xxx zł, zaś wg kosztów całkowitych xxx zł . Oznacza to, że koszty przewozu pasażera były niższe od ceny biletu stosowanego przez „Necopol”.

	2005							2006							średnia za 7 miesięcy
	07	08	09	10	11	12	1	07	08	09	10	11	12	1	
Koszty bezpośrednie															
Koszty pośrednie															
Koszty całkowite															
Wozu/km w miesiącu															
Koszt 1 wozu/km															
Koszt 1 przejazdu															
Ilość przewiezionych pasażerów															
Całkowity koszt przewozu 1 pasażera															
Koszt przewozu pasażera wg kosztów bezpośrednich															
Średnia uzyskana cena biletu															

Prezes Urzędu ustalił również, że we wrześniu i październiku 2006 koszt przewozu 1 pasażera był niższy od ceny biletu (odpowiednio xxxzł przy cenie biletu normalnego 20 zł i ulgowego 16 zł) . Dane służące do obliczenia kosztu przewozu 1 pasażera w tym okresie przedstawia Tabela Nr 5 .

Analiza Tabeli Nr 5, 6 i 7 wskazuje również, że ilość pasażerów przewożonych przez „Necopol” w 2007 r. (dane średniomiesięczne za 12 miesięcy) wzrosła w porównaniu do okresu lipiec 2005- styczeń 2006 (średniomiesięczna ilość pasażerów xxxx)

Średnia liczba pasażerów przewiezionych miesięcznie w 2007 wyniosła xxx zaś w roku 2008 (dane za styczeń, luty , marzec 2008r.)wyniosła xxx .

Tabela nr 10 zawiera zestawienie przychodów, kosztów, zysku oraz rentowności (zysk/koszty) „Necopol” za okres 6 miesięcy 2005 r. , styczeń 2006, styczeń – marzec 2007 r. - na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski. W/w dane są danymi „wrywkowymi” ponieważ biegły księgowy dokonując sprawdzenia prawidłowości danych podawanych przez Necopol sprawdzał te dane wrywkowo (tj. za wybrane miesiące) i na tej podstawie przedstawił swoje wnioski.

Tabela 10

	2005						2006	2007		
	07	08	09	10	11	12	01	01	02	03
Przychody ze Sprzedanych Usług										
Koszty w zł										
strata) brutto										
Rentowność w% koszty										

Prezes Urzędu ustalił, że poziom rentowności „Necopol” na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa - Tomaszów Lubelski badany w okresie lipiec – grudzień 2005 , styczeń 2006 oraz styczeń – marzec 2007 był od xx % do xxx %. Jedynie miesiącu listopadzie 2005r. „Necopol” zanotował stratę na działalności przewozowej.

Strata ta wynikała z wysokiego poziomu kosztów „Necopol” w listopadzie w związku z zakupem zapasu paliwa na okres zimowy (wyjaśnienia przedsiębiorcy – karta 389) Zatem rentowność na w/w trasie obsługiwanej przez „Necopol” jest wysoka, a stosowane ceny biletów zapewniają pokrycie kosztów, podatków i osiągnięcie zysku. Wniosek powyższy potwierdza opinia biegłego .

Dowód – karta 333, 463

Dane w powyższym zakresie wykazane zostały w Tabeli Nr 8 (stanowiącej załącznik Nr 8 do decyzji)

Ilość kursów wykonywanych przez „Necopol” w 2007 r.i w 2008r. nie uległa zmianie.

Dowód : karta 393

Przedsiębiorca przedstawił zestawienie poniesionych kosztów na trasie Tomaszów – Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski za okres lipiec 2005 styczeń 2006 w ujęciu kosztów bezpośrednich i pośrednich (karta 318) na podstawie którego Prezes Urzędu ustalił, że średniomiesięcznie koszty wyniosły:

1. Koszty bezpośrednie :

- paliwo xxx
- części zamienne xxx
- wynagrodzenia i narzuty na wynagrodzenia xxx
- amortyzacja xxx
- polisy OC,AC,NW xxx
- podatek drogowy xxx

- kasy fiskalne	xxx
- reklama	xxx
2. Koszty pośrednie	
Opłaty za przystanki-	xxx

Na podstawie tak wyliczonych kosztów średniomiesięcznych Prezes UOKiK wyliczył, że :

I. średniomiesięczne Koszty zmienne :

- paliwo	xxx
- części zamienne	xxx
- wynagrodzenia i narzuty na wynagrodzenia	xxx

Średnie koszty zmienne	xxx
------------------------	-----

2. Koszty stałe:

- amortyzacja	xxx
- płaty za przystanki-	xx
- reklama	xx
- kasy fiskalne	xx
- polisy OC, AC, NW	xx
- podatek drogowy	xx

-średnie koszty stałe	xx
-----------------------	----

Na podstawie danych wskazanych w tabeli Nr 2 dotyczących liczby przewiezionych pasażerów na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski w okresie od lipca 2005 do stycznia 2006 ustalono, że średniomiesięczna liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 14185, stąd też :

- średni koszt zmienny przewozu 1 pasażera wynosił: xx zł, zaś średni koszt stały przewozu 1 pasażera wynosił xx zł.

Prezes Urzędu ustalił, że cena biletów „Necopol” na każdej z trzech obsługiwanych tras jest wyższa niż koszt przewozu 1 pasażera, z czego wynika, że każda z tych linii jest rentowna.

Tabela Nr 11 zawiera zestawienie kosztów jednego wozu/km oraz kosztów przewozu 1 pasażera oraz cen biletów stosowanych przez „Necopol” na każdej z obsługiwanych tras.

Tabela 11

LP	Wyszczególnienie	Cena biletu	Ogółem VII- XII 2005 Koszt 1 wozu/km	Średnio za 3 miesiące 2006 Koszt 1 wozu/km	Ogółem VII- XII 2005 Koszt 1 pasażera	Średnio za 3 miesiące 2006 Koszt 1 pasażera
1	Tomaszów – Warszawa	20 – norm 15- ulg	xx	xx	xx	xx
2	Tomaszów – Zamość	4 zł	xx	xx	xx	xx
3	Tomaszów - Rzeszów	14 zł – norm	xx	xx	xx	

Za opinią biegłego Zespołu Ekspertów Finansowych „Test” , Prezes Urzędu, z uwagi na zakwestionowanie przez wnioskodawców wiarygodności danych podanych przez J.Neć przyjął następujące ustalenia dotyczące firmy „Necopol” :

- badana jednostka prowadzi rachunkowość zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29.09.1994r. z uwzględnieniem Zakładowego Planu Kont, który jako wzorcowy przyjęto typowe rozwiązania z komentarzem – Handel, Produkcja, Usługi – J.Gierusz;

- ewidencja księgową prowadzona jest komputerowo przy pomocy programu MAWI Computing- FIN/DW i częściowo ręcznie;

- w wyniku przeprowadzonej kontroli ksiąg rachunkowych stwierdzono, że stosowany system kontroli wewnętrznej firmy jest poprawnie prowadzony ;

- ewidencja dokumentów księgowych firmy „Necopol” w dzienniku prowadzona jest komputerowo według podziału na koszty rodzajowe Zespołu 4 . Program posiada wprowadzone algorytmy do automatycznego księgowania poszczególnych wydatków w podziale na koszty działalności :

- przychody z tytułu wykonywanych usług przewozu wynikają z wydruków poszczególnych kas fiskalnych – wg miesięcznych raportów fiskalnych, a te są uzgadniane z raportami dobowymi. Raporty te są ściśle powiązane i zgodne z przychodami opodatkowanymi 7 % podatkiem VAT . Uzgodnień przychodów dokonano również z deklaracjami podatku VAT w odniesieniu do sprawdzanych miesięcy.

- zestawienia sporządzone przez „Necopol” a przekazane do UOKIK w Lublinie – sprawdzane przez biegłego (dotyczące kalkulacji kosztów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość i Tomaszów Lubelski – Warszawa) można uznać za prawidłowe. Zestawienia te sporządzono na zasadzie analizy i ręcznego „wybierania” kosztów , które kwalifikują się do badanych tras z uwagi na to, że „Necopol” nie prowadzi ewidencji kosztów odrębnie dla każdej obsługiwanej linii i narzucania ich do sumowania w kalkulatorze, kwalifikując je do omawianych tras. Nie w każdym przypadku były to pełne faktury, niektóre były częściowe, a że nie sporządzono z tych faktur notatek drugiej ewidencji, dane przekazywane przez przedsiębiorcę i wykazane przez biegłego mogą się nieco różnić. Stwierdzenie, że zestawienia sporządzone przez „Necopol” można uznać za prawidłowe biegły oparł na bazie porównań, obserwacji i badań i sprawdzenia całej ewidencji. Dla upewnienia się o prawidłowości danych podanych za 6 miesięcy 2005r. zastosowano metodę kompletnego sprawdzenia ewidencji księgowej za miesiące I , IX , X 2006r.

- w wyniku kontroli ksiąg rachunkowych, zestawień, wskaźników ekonomiczno – finansowych oraz ich analizy, ustalono, że firma „Necopol” w roku 2005 i 2006 uzyskała dobre wyniki finansowe, co oznacza, że w poszczególnych rodzajach prowadzonej działalności osiągnęła korzystną rentowność. Rentowność netto z usług transportu osobowego wyniosła w 2005r. xx a w roku 2006 w styczniu xx % zaś we wrześniu xxx % i w październiku xx %. Nie stwierdzono przerzucania przychodów i kosztów między różnymi rodzajami prowadzonej działalności. Rentowność na wszystkich trasach obsługiwanych przez „Necopol” jest wysoka, a stosowane ceny biletów zapewniają pokrycie kosztów, podatki i osiągnięcie zysku.

Dane w powyższym zakresie przedstawia Tabela Nr 9 (stanowiąca załącznik Nr 9 do Decyzji) z której wynika, że „Necopol” na całej działalności w zakresie transportu osobowego osiągnął w okresie od lipca 2005 oraz w styczniu 2006 rentowność od xx % do xx %. Brak rentowności wykazano jedynie w listopadzie 2005r.

Potwierdzeniem rentowności uzyskiwanej przez przedsiębiorcę na całości działalności są dane w tym zakresie z roku 2006. Jak wynika z raportu biegłego średnia rentowność (zysk/sprzedaż) za okres od lipca do grudnia 2006 wyniosła xx

% . w styczniu 2006r. - xx %, wrześniu 2006r. xx % zaś w październiku 2006r. - xx %

Karta – 374

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Przedmiotem niniejszego postępowania antymonopolowego jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego znajduje uzasadnienie zarzut, stawiany Józefowi Neć z Tomaszowa Lubelskiego, nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym, poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen biletów jednorazowych na trasie Tomaszów Lubelski - Zamość w okresie od początku 2006r. do daty wydania decyzji oraz na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa w okresie od początku 2006r. do daty wydania decyzji 2008r., a to wskutek:

- stosowania na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość ceny biletu normalnego w wysokości 4 zł, powrotnego 1 zł, co dawało średnią cenę biletu 2,50 od maja 2008 ceny biletu jednorazowego 2,50 zł ;
- stosowania na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa ceny biletu normalnego 20 zł, biletu ulgowego w cenie 16 zł zaś od 1 stycznia 2007r. ceny biletu zwykłego która została zmieniona na 25 zł, a biletu ulgowego na 18zł.
- które to działania, zdaniem wnioskodawców, miałyby wyczerpywać znamiona praktyk ograniczających konkurencję, zakazanych na mocy art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...).

W toku postępowania antymonopolowego z dniem 21 kwietnia 2007r. utraciła moc ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji konsumentów, na podstawie której wszczęto w/w postępowanie administracyjne. Miejsce jej zastąpiła ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U Nr 50 poz. 331 ze zm.). Przepisy przejściowe w art. 131 ust. 1 nowej ustawy stanowią, że do postępowań wszczętych na podstawie ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów i nie zakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Stąd, dla oceny stanu faktycznego w niniejszej sprawie bezpośrednio zastosowanie ma art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów, stanowiący materialnoprawną i formalnoprawną podstawę prowadzonego postępowania.

Mając na względzie treść przepisu art. 1 ust.1 ustawy o ochronie (...) stanowiącego, iż „określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowania w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów” organ antymonopolowy rozważył w pierwszej kolejności, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań „Necopol” z dyspozycją art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...) istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale również interes publiczny.

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

Zdaniem organu antymonopolowego, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania, realizowane m.in. za

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

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

Przedmiotem ochrony przepisów ustawy o ochronie (...) są stosunki konkurencyjne na rynku. Dlatego aby ocenić, czy doszło do stosowania praktyk naruszających konkurencję konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie w rozumieniu art. 4 pkt. 8 tej ustawy i ustalenie siły rynkowej uczestników tego rynku. Kwestionowane przez K i S. Przybysz zachowanie „Necopol” ocenić należy nie tylko w aspekcie „rynku właściwego” lecz również pod kątem ewentualnego nadużycia przez przedsiębiorcę pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie (...) „pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów: domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %”.

Zgodnie z art. 4 pkt. 8 ustawy o ochronie (...) przez pojęcie rynku właściwego rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

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

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (produktowego, geograficznego) powinno w każdym przypadku towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej jego segmentacji, a to dlatego, że w przeciwnym razie mogłyby zaistnieć trudności w znalezieniu przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie (...) mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby w istocie rację bytu ze szkodą zarówno dla uczestników tego rynku jak i dla konsumentów.

Takie stanowisko znajduje uzasadnienie tak w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. m.in. wyroki z dnia 18 grudnia 1990r., sygn. akt XVII Amr 7/90; z dnia 4 października 1993r., sygn. akt XVII Amr 29/93; z dnia 31 maja 1995r., sygn. akt XVII Amr 9/95), jak i w judykaturze Unii Europejskiej (por. S. Gronowski, Ustawa antymonopolowa - Komentarz, Warszawa 1996, s. 75). Równocześnie, korzystanie z tej dyrektywy powinno być jednak na tyle rozważne i wyważone, by nie dopuścić do sytuacji, w której rynek właściwy obejmowałby, po delimitacji, wyłącznie towar (usługę) jednego rodzaju, wytwarzane (świadczony) przez jednego producenta (usługodawcę), bowiem, jak podnosi się w piśmiennictwie, „w rzeczywistości nie chodzi jednak o wyodrębnienie możliwie wąsko zakreślonych rynków, lecz o wyznaczenie tego jednego, właściwego w prowadzonej sprawie” (por. T. Skoczny, Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81).

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art. 4 ust. 8 ustawy o ochronie (...) Prezes Urzędu uznaje, iż w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy

składnik produktowy rynku właściwego konstytuują usługi świadczone przez przedsiębiorstwa transportowe, polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

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

Mając zatem na uwadze powyższe, w niniejszym postępowaniu jako rynek pod względem geograficznym wyznaczono dwa odrębne obszary geograficzne przynależne do 2 linii komunikacyjnych Tomaszów Lubelski – Zamość- Tomaszów Lubelski oraz Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski.

Odnośnie rynku geograficznego ograniczonego do linii Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski nie ma możliwości wyodrębnienia węższych kategorii. Nie ma również podstaw do włączenia do tak określonego rynku przewozów realizowanych w trybie przesiadkowym (z przesiadkami w Zamościu i /lub Lublinie) z uwagi na fakt, że z punktu widzenia pasażera podróż z przesiadkami wiąże się z niewygodami, ryzykiem lub wyższą ceną. Połączenia takie nie są zatem substytutami połączeń bezpośrednich na trasie linii Tomaszów Lubelski - Warszawa – Tomaszów Lubelski.

Prezes UOKiK dokonał takiej delimitacji rynku w sprawie ponieważ:

- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego, w niniejszej sprawie uznał, że rynek należy postrzegać jako obszar ciążący do określonych pokrywających się tras (zespołu linii komunikacyjnych), tzn. segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi, w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych, a to dzięki występowaniu na nim „stosunków wymiany między przewoźnikami, a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych”², podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar (powiat, województwo) na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników”, „mogą oni bowiem w różnym zakresie oddziaływać przy pomocy podstawowych instrumentów konkurencji, tj. ceny, jakości i ilości usług, promocji, dystrybucji na klientów i konkurentów, natomiast może pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku nie występować proces konkurencji”³,

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

³ tamże

- z punktu widzenia potencjalnego nabywcy (konsumenta) usługi przewozowej zamierzającego zrealizować określoną potrzebę transportową związaną z przemieszczeniem się pomiędzy dwoma wybranymi punktami przestrzeni nie istnieje żaden rzeczywisty substytut tego przemieszczenia jak tylko linie pokrywające się całkowicie lub prawie pokrywające się.

Stąd też w okolicznościach sprawy przyjąć należy, że potrzeby pasażerów przemieszczających się zarówno na trasie :

Tomaszów Lubelski – Zamość jak i na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa w zakresie przewozów pasażerskich zaspokajane są przez przewoźników wskazanych w niniejszej decyzji.

Za istotną przesłankę definiowania rynku jako odrębnej linii komunikacyjnej Prezes Urzędu uznał również wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na przewoźników m.in. obowiązek uzyskania, przed rozpoczęciem wykonywania przewozów regularnych w transporcie drogowym osób, m.in. zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy transporcie drogowym (...) określającego, jak to wynika z art. 20 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, przebieg trasy przewozów, schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną LINIĄ KOMUNIKACYJNĄ (podkr. Prezesa Urzędu) i przystankami”; a nadto wymóg koordynacji wykonywanych kursów. W związku z powyższym nie można uznać za teren współzawodnictwa wnioskodawcy i skarżonego przedsiębiorcy całego obszaru na którym każdy z nich prowadzi działalność gospodarczą konkurencyjną względem siebie, a jedynie te z jego części, które pokrywają się w znaczącym zakresie z określonymi trasami komunikacyjnymi lub ich odcinkami, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

Dla zastosowania mechanizmów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, jak wskazano wyżej, konieczne jest wykazanie, iż przedsiębiorca, przeciwko któremu skierowano zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję posiada pozycję dominującą na rynku właściwym.

Art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (...) definiuje pozycję dominującą jako pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów, domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%. Przepis ten stwarza domniemanie prawne w rozumieniu art. 234 kpc posiadania pozycji dominującej.

Samo posiadanie pozycji dominującej nie jest jednak zabronione. Sankcjonowaniu przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów podlega dopiero jej nadużywanie.

W pierwszej kolejności zatem, należy rozważyć, czy „Necopol” posiada, na tak ustalonych rynkach właściwych, pozycję dominującą.

I.

Określenie pozycji jaką przedsiębiorca zajmuje na rynku usług przewozowych w komunikacji pasażerskiej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, polega po pierwsze na ustaleniu wszystkich przedsiębiorców, którzy świadczą usługi na danym rynku produktowym i porównaniu, na podstawie określonych kryteriów, ich udziałów w tym rynku. Ustalenia w tym zakresie przedstawia tabela Nr 1 2 i 3 .

Prezes Urzędu zebrał dane porównawcze oparte na kryterium średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów przez każdego z przewoźników oraz na kryterium wykonywanej dziennie liczby kursów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski. Zebrany materiał dowodowy w tym zakresie, okazał się w pełni miarodajny dla potrzeb ustalania pozycji Necopol na rynku, pomijając nawet to, że

dane przekazane przez „Necopol” w tym zakresie nie pozwoliły na dokładne ustalenie liczby pasażerów przewiezionych na trasie Tomaszów – Lubelski – Zamość. „Necopol” bowiem, jak wspomniano wyżej, podawał łączną liczbę pasażerów przewiezioną na każdej z trzech obsługiwanych tras, przy czym nie był w stanie z tej liczby wyodrębnić liczby pasażerów przewiezionych wyłącznie z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa (i odwrotnie). W ten sposób Necopol zaniżył podaną liczbę pasażerów przewożonych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski.

Z opinii biegłego księgowego wynika jednak, że „Necopol” obsługuje wszystkie swoje trasy zamiennie przez różne busy i różnych pracowników. Kasy fiskalne przyporządkowana są nie do tras lecz do busów. Stąd, mając na uwadze zakres prowadzonej działalności, dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów przez „Necopol” są bardzo trudne do weryfikacji.

Udziały rynkowe „Necopol” ustalone w niniejszym postępowaniu w roku 2006 wyniosły od xx % do xx % , co wskazuje na nieposiadanie pozycji dominującej przez w/w przewoźnika w dacie wszczęcia postępowania administracyjnego.

Abstrahując od kwestii zaniżenia danych przez „Necopol” na podstawie których, organ antymonopolowy ustalił pozycje na rynku w/w przewoźnika Zamość – Tomaszów Lubelski, przedmiotowy rynek, z wykonywanymi dziennie 269 kursami na trasie, był rynkiem bardzo rozproszonym. Funkcjonowało na nim 13 przewoźników, a „Necopol” uruchomił komunikację na linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość dopiero w grudniu 2005r. Prezes UOKiK wykazał, że w ciągu 2 pierwszych miesięcy działalności na tej trasie, przy cenie biletu „tam i z powrotem” 5 zł zanotował straty. Jednak zwiększająca się z każdym miesiącem liczba przewożonych pasażerów, na co z pewnością wpływ miała cena biletu, spowodowała, że już w 2006r. osiągnął pozycję lidera rynkowego.

Analiza rynku w roku 2007 (tabela 2) wskazuje, że wskutek rezygnacji ze świadczenia usług na trasie Tomaszów Lubelski- Zamość 3 przewoźników pozycja „Necopol” zwiększyła się osiągając poziom xxx- xxx %. Liczba wszystkich wykonywanych kursów zmniejszyła się do 226. Zmiany na rynku spowodowane były „wypadnięciem” z niego najsłabszych firm, które przegrały walkę konkurencyjną z silniejszymi przewoźnikami.

Ustalenia organu antymonopolowego prowadzą zatem do wniosku, że na rynku przewozów osobowych Tomaszów Lubelski – Zamość Necopol posiadał pozycję dominującą od początku 2007r.

Pozycja ta została umocniona w 2008r. wskutek wycofania się z rynku kolejnych 4 przewoźników i osiągnęła poziom xx% .

Zatem stwierdzić należy, że w dacie wydania niniejszej decyzji „Necopol” posiada pozycję dominującą na rynku przewozów osobowych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość , co warunkuje postawienie mu zarzutu nadużywania pozycji dominującej.

Określenie pozycji jaką „Necopol” zajmuje na rynku usług przewozowych w komunikacji pasażerskiej na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski, polega po pierwsze na ustaleniu wszystkich przedsiębiorców, którzy świadczą usługi na danym rynku produktowym, po drugie zaś na porównaniu, na podstawie określonych kryteriów, ich udziałów w tym rynku. Ustalenia w tym zakresie przedstawia tabela Nr 5 , 6 i 7

Ustalenia organu antymonopolowego prowadzą do wniosku, że na rynku przewozów osobowych Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski od początku niniejszego postępowania „Necopol” posiadał pozycję dominującą. Pozycja ta dodatkowo umocniła się w roku 2007 i w 2008r. Aktualnie funkcjonuje na nim jedynie 2 przewoźników świadczących usługi transportu osobowego, przy czym jeden z nich z uwagi na niewielką ilość kursów ma bardzo nieznaczne udziały rynkowe. Na rynku tym „Necopol” zajmuje bardzo silną pozycję rynkową – udział w rynku mierzony dwoma różnymi wskaźnikami wynosi 85 %- do 99,6 % .

Zatem, nie ulega wątpliwości, że „Necopol” posiada pozycję dominującą również na rynku przewozów osobowych pasażerskich ta trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa – Tomaszów Lubelski .

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

Dla uznania nadużywania pozycji dominującej na rynku za praktykę ograniczającą konkurencję określoną w art. 8 ust. 2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...) niezbędne jest kumulatywne wystąpienie dwóch wymienionych w tym przepisie przesłanek :

- przedsiębiorca posiada pozycję dominującą ;
- bezpośrednio lub pośrednio narzucił nieuczciwe ceny.

Narzucenie warunków umowy, w tym ceny, może stanowić praktykę kontraktową o charakterze eksploatacyjnym. W takim wypadku praktyka polega na wyzyskiwaniu przez dominanta przewagi kontraktowej nad kontrahentem. Do naruszenia warunków umowy może dochodzić wtedy, gdy ze względu na swoją siłę rynkową przedsiębiorca może nie liczyć się z wolą kontrahentów, którzy zmuszeni będą zaakceptować proponowane przez niego warunki umowy, nawet jeśli nie gwarantują one ekwiwalentności świadczeń. Narzucenie warunków umowy może mieć miejsce, gdy podmiot posiadający pozycję dominującą na rynku, wykorzystując sytuację przymusową drugiej strony umowy, wymusza na nim określone zachowanie. W przypadku przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą na rynku właściwym samo oferowanie określonych warunków umowy jest uznawane za ich narzucenie kontrahentom.

Zarzut postawiony przedsiębiorcy w niniejszym postępowaniu - stosowanie ceny nieuczciwej – ceny dumpingowej jest natomiast praktyką wymierzoną nie tyle w pasażerów, co w konkurentów dominanta. Dlatego w takich przypadkach narzucanie cen ma charakter pośredni, bowiem dominant nie występuje bezpośrednio w stosunkach cywilnoprawnych z konkurentami.

Zatem, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy należy przeanalizować pod kątem zarzutu pośredniego narzucaniu nieuczciwych cen – tj. narzuceniu cen za bilety na trasie:

- I Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski
- II Tomaszów Lubelski - Warszawa – Tomaszów Lubelski .

„Necopol” z racji zajmowanej pozycji dominującej, posiada przewagę rynkową, pozwalającą narzucić konkurentom warunki uczestniczenia w rynku. Posiadany potencjał rynkowy umożliwia „Necopol” stosowanie polityki cenowej (obniżki cen), której nie mogą podjąć słabsi uczestnicy rynku.

Stąd narzucanie przez „Necopol” warunków umowy swoim konkurentom rynkowym zostało udowodnione .

Ustawa o ochronie (...) w art. 8 ust.2 pkt.1 nie precyzuje przesłanek kwalifikacji ceny jako ceny nieuczciwej, wskazuje jedynie przykładowo, że cena nieuczciwa może mieć postać nadmiernie wygórowanej lub rażąco niskiej. Z całą pewnością jednak można powiedzieć, że o ile narzucanie cen nadmiernie wygórowanych stanowi

praktykę o charakterze eksploatacyjnym, a przez to wymierzoną w klientów (najczęściej konsumentów), to tyle oferowanie cen rażąco niskich - co zarzuca „Necopol” wnioskodawca, wymierzone jest zwykle w konkurentów przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą i ma na celu bądź to usunięcie ich z rynku, bądź zniechęcenie do wejścia na rynek.

Poziom cen stosowanych przez przewoźnika, to podstawowy czynnik generujący wpływy ze sprzedaży biletów, a jednocześnie zasadniczy element konkurencji. Zasadniczo w świetle ustawy o ochronie (...) dopuszczalne jest obniżenie ceny towaru lub usługi w ramach walki konkurencyjnej, o ile cena taka nie zejdzie poniżej kosztów wytwarzania towaru lub świadczenia usługi.

Na gruncie ustawy o ochronie (...) również sam fakt obniżania ceny biletów jako element walki konkurencyjnej mającej zwiększyć przychód ze sprzedaży nie jest naganny. Cena obniżona jest ceną naganną dopiero wtedy, gdy jedynym celem przedsiębiorcy stosującego takie ceny staje się eliminacja konkurenta i późniejsze podwyższenie cen do poziomu poprzedniego lub wyższego.

Metodą pomocną do stwierdzenia, czy stosowane przez przewoźnika zajmującego pozycję dominującą ceny mają charakter zakazanych cen jest analiza kosztowo – cenowa znana w literaturze przedmiotu jako test Areeda- Turnera. Zgodnie z tą metodą cenami drapieżnymi mogą być ceny, które kształtują się poniżej średnich kosztów zmiennych (tj. kosztów uzależnionych od wielkości produkcji). Skutkiem finansowym sprzedaży po zaniżonej cenie jest występowanie strat, które generują koszty stałe oraz część kosztów zmiennych przypadających na daną jednostkę produkcji. Zgodnie z tym testem, za praktykę antykonkurencyjną uznaje się również sprzedaż po cenie poniżej średnich kosztów całkowitych (tj. kosztów stałych i zmiennych), ale wyżej od średnich kosztów zmiennych. Ceny takie mogą eliminować z rynku konkurenta, który jest równie wydajny co przedsiębiorca dominujący, ale który nie wytrzyma konkurencji z powodu zbyt małych zasobów finansowych.

Odwołać się w tym miejscu należałoby do kryteriów ponoszonych kosztów przez „Necopol” najpierw w odniesieniu do rynku przewozów osobowych na trasie I. Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski , potem zaś na trasie II .Tomaszów Lubelski - Warszawa – Tomaszów Lubelski .

Ad . I

Przedmiotem analizy są koszty działalności przewozowej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski w kontekście stosowanej przez „Necopol” w okresie 2006-2008 ceny biletu „tam i z powrotem” w wysokości 5 zł.

Dane zawarte w Tabeli 4 wskazują, że w wybranych miesiącach 2005r, 2006r. koszt przewozu jednego pasażera był niższy od ceny biletu w jedną stronę, za wyjątkiem pierwszych 2 miesięcy świadczenia usług na trasie, gdy koszt przewozu jednego pasażera był wyższy od ceny biletu.

Prezes Urzędu dokonał również analizy rentowności działalności przewozowej „Necopol” na w/w linii, z której wynika, że działalność ta była dochodowa dla przewoźnika, co potwierdza wniosek, że cena biletu jednorazowego na w/w trasie była wyższa niż ponoszone koszty.

Dodatkowym potwierdzeniem słuszności powyższego wniosku są dane przekazane przez konkurentów „Necopol” tj. wnioskodawców niniejszego postępowania – K.S. Przybysz, Arkadiusza W. oraz Arkadiusza R. z których wynika, że wyliczony przez w/w przedsiębiorców własny koszt przewozy 1 pasażera na w/w trasie był niższy niż cena biletu 2,50 zł.

Z uwagi na powyższe stwierdzić należy, że nieuzasadniony jest zarzut stawiany „Necopol”, że cena biletu jednorazowego na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość jest ceną nieuczciwą .

Ad II

Prezes UOKiK dokonał również analizy kosztowej ceny biletu stosowanego przez „Necopol” na trasie Tomaszów Lubelski- Warszawa w wysokości 20 zł bilet normalny i 16 zł bilet ulgowy.

Z analizy zestawienia średnich kosztów w rozbiciu na pozycje kosztów stałych i zmiennych ustalonych na podstawie kosztów poniesionych w okresie lipiec 2005 – styczeń 2006 Prezes Urzędu ustalił, że - średni koszt przewozu 1 pasażera wg kosztów zmiennych na w/w trasie wyniósł: xx zł, zaś średni koszt przewozu 1 pasażera wg kosztów stałych wynosił xx zł.

Z kolei średni koszt przewozu 1 pasażera wg kosztów całkowitych (za ten sam okres) wyniósł xx zł zaś koszt przewozu pasażera wg kosztów bezpośrednich xx zł (Tabela Nr 6)

Analiza materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie wskazuje, że cena biletu normalnego 20 zł i ulgowego 16 zł nie jest ceną nieuczciwą w świetle art. 8 ust.2 pkt. 1 ustawy o ochronie (...) bowiem w rozpatrywanej sprawie, zasadniczo nie można mówić o sprzedaży przez „Necopol” usług poniżej ich kosztów zmiennych ani tym bardziej poniżej kosztów całkowitych.

Wniosek powyższy znajduje również potwierdzenie w świetle analizy kalkulacji jednego wozu/km oraz kosztu przewozu jednego pasażera każdej z trzech linii obsługiwanych przez „Necopol” - Tabela 10 (kalkulacje opracowane przez biegłego rewidenta karty akt 376-377). Jakkolwiek więc w grudniu 2005 tj. pierwszym miesiącu świadczenia przez „Necopol” usług na 48 kursach dziennie (tam i z powrotem) na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski cena biletu normalnego nie pokryła kosztu przewozu pasażera (co wynikało z niewielkiej liczby przewiezionych pasażerów na trasie) przewoźnik , to w kolejnych miesiącach 2006r. na każdej z trzech linii łączny koszt przewozu jednego pasażera (minimalna cena biletu) jest niższa niż ustalona przez przewoźnika cena biletu. Z powyższego wynika, że cena biletu na każdej z trzech linii obsługiwanych przez „Necopol” zawiera zysk przedsiębiorcy, a więc nie jest uzasadniony zarzut, że „Necopol” rekompensuje sobie straty z jednej lub dwóch linii, spowodowane stosowaniem dumpingowych cen biletów, stosowaniem na kolejnej , trzeciej trasie cen zawyżonych.

Organ antymonopolowy oparł powyższą analizę na danych liczbowych przedstawionych przez „Necopol”, a zweryfikowanych w związku z zakwestionowaniem tych danych przez wnioskodawcę, przez biegłego księgowego. W opinii sporządzonej przez biegłego w wyniku przeprowadzonej kontroli u przedsiębiorcy J. Neć w Tomaszowie Lubelskim stwierdzono, że dane te są prawidłowe. Wniosek powyższy biegły oparł na bazie porównań, obserwacji , badań i sprawdzania całej ewidencji. Stąd opinia biegłego opracowana została na podstawie badań polityki rachunkowości, ksiąg rachunkowych, dowodów księgowych, dowodów merytorycznych stanowiących podstawę wydatków (rachunki, faktury, listy wynagrodzeń, raporty kasowe, wyciągi bankowe itd.) dokumentacji sprawozdawczej za rok 2005, deklaracji podatkowych PIT - %, PiT – 4 , VAT – 7 za wybrane okresy. Dla upewnienia się prawidłowości danych z II półrocza 2005r. biegły zastosował metodę kompletnego sprawdzenia ewidencji księgowej za miesiąc I , IX, X 2006r.(załącznik Nr 2,3 i 4 do opinii).

Organ antymonopolowy w pełni podzielił opinię w/w biegłego i z tego względu oparł swoje stanowisko na danych podanych przez „Necopol”, niezależnie od stwierdzonych w toku analizy rozbieżności wynikających z porównania w niektórych pozycjach danych podanych przez „Necopol” a podanych przez biegłego. Rozbieżności te wynikają, jak wyjaśnił biegły rewident, z różnych metod i innego podejścia do analizy kosztów. Biegły stwierdzając prawidłowość danych podanych przez „Necopol” kierował się zasadą istotności i wagą różnic, a przy tym stosował metody badania kompletne oraz wyrwykowe, dobierając takie ilości i wartości próby, aby móc ocenić całość ewidencji i kalkulacji i wydać o nich opinię.

Organ antymonopolowy przyjął również i uznał za wiarygodne wyjaśnienia „Necopol” w związku z zakwestionowaniem zasadności wysokości niektórych pozycji kosztowych umieszczonych w kalkulacji ceny biletów na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa- Tomaszów Lubelski np. takich jak paliwo. Wg tych wyjaśnień, w istocie, niektóre z tych pozycji błędnie zostały w całości przyporządkowane do jednego miesiąca, gdy należało je uśrednić. W ślad za opinią biegłego organ antymonopolowy stwierdza, że nieścisłości te nie mają istotnego wpływu na wynik finansowy. Dodatkowo, organ antymonopolowy oceniając wiarygodność danych „Necopol” uwzględnił, że trasy są obsługiwane zamienne przez różne busy i różnych pracowników oraz, że kasy fiskalne przyporządkowane są nie do tras lecz do poszczególnych busów, stąd trudności w odniesieniu kosztów pośrednich, takich jak paliwo, części zamienne czy wynagrodzenie bezpośrednio do konkretnej trasy przejazdu. „Necopol” nie ma obowiązku prowadzenia odrębnej księgowości dla każdej z obsługiwanych linii (ustawa o rachunkowości i przepisy podatkowe nie nakładają na podmioty gospodarcze obowiązku, aż tak szczegółowego prowadzenia ewidencji, aby prowadzić rachunek ekonomiczny dla poszczególnych tras czy pojazdów).

Stąd też opinia organu antymonopolowego, że zestawienia, dane i informacje sporządzone przez „Necopol” dotyczące kalkulacji kosztów na trasie Tomaszów Lubelski – Warszawa są prawidłowe jest uzasadniona .

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

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (...), w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UOKiK - Delegatury w Lublinie.

Otrzymują :

1/ Józef Neć

P.U.H. Necopol

2/ K. i S. Przybysz

Z upoważnienia Prezesa UOKiK
Dyrektor Delegatury UOKiK
Ewa Wiszniowska

