



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

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

Wrocław, 15.12.2004 r.

RWR 411-22/04/AG/

**DECYZJA RWR 37/2004**

Stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. 2003 r. Nr 86, poz. 804 ze 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.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Artura Mejzy - prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Artur Mejza „AUTO-LIDER” z siedzibą w Międzyrzeczu przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp.

**– działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:**

**I.** na podstawie art. 9 wymienionej na wstępie ustawy **uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz**, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 powołanej wyżej ustawy praktykę polegającą na nadużywaniu przez PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. pozycji dominującej na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen rażąco niskich, wyrażające się stosowaniem na ww. trasie cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości **i nakazuje zaniechania jej stosowania.**

**II.** na podstawie art. 9 wymienionej na wstępie ustawy **uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz**, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 powołanej wyżej ustawy praktykę polegającą na nadużywaniu przez PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. pozycji dominującej na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku stosowania na ww. trasie cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości **i nakazuje zaniechania jej stosowania.**

**III.** na podstawie art. 9 wymienionej na wstępie ustawy **uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz**, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 powołanej wyżej ustawy praktykę polegającą na nadużywaniu przez PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. pozycji dominującej na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia na ww. trasie kursu nie objętego rozkładem jazdy **i nakazuje zaniechania jej stosowania**.

**IV.** na podstawie art. 11 ust. 1 wymienionej na wstępie ustawy **nie stwierdza się** stosowania przez PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 ww. ustawy, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia na ww. trasie rozkładu kursów autobusów w tych samych godzinach, co Wnioskodawca, tj. wprowadzenie rozkładu jazdy pokrywającego się z rozkładem jazdy Wnioskodawcy.

**V.** na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* **nakłada się** na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp. **karę pieniężną w wysokości 70.582,94 zł** (słownie: siedemdziesiąt tysięcy pięćset osiemdziesiąt dwa złote dziewięćdziesiąt cztery grosze), płatną do budżetu państwa.

**VI.** na podstawie art. 90 ww. ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* decyzji w zakresie pkt I, pkt II i pkt III nadaje się **rygor natychmiastowej wykonalności**.

**VII.** na podstawie art. 69 ust. 1, art. 70 ust. 1 i art. 75 ww. ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. *w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów*, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 listopada 2004 r. złożonego przez pełnomocnika Wnioskodawcy oraz uwzględniając wynik wyżej opisanego postępowania antymonopolowego, **zobowiązuje się** Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp. do zwrotu Arturowi Mejzie, prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą Artur Mejza „AUTO-LIDER” z siedzibą w Międzyrzeczu, kwoty **909,35 zł** (słownie: dziewięćset dziewięć złotych trzydzieści pięć groszy) tytułem **zwrotu kosztów postępowania antymonopolowego**.

## UZASADNIENIE

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu wpłynął wniosek Artura Mejzy - prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Artur Mejza „AUTO-LIDER” w Międzyrzeczu, ul. Waszkiewicza 25d, zwaną dalej Przewoźnikiem Prywatnym, o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp., ul. Podmiejska 20, zwanego dalej PKS.

1. We wniosku z dnia 17.03.2004 r. Przewoźnik postawił zarzut, iż PKS stosuje praktykę ograniczającą konkurencję poprzez stosowanie na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz cen biletów niższych, niż na innych trasach tej samej długości, celem wyeliminowania konkurencji w postaci wnioskodawcy.

W uzasadnieniu Wnioskodawca podał, iż PKS jawnie dopuszcza się nadużyć w stosunku do Wnioskodawcy, ponieważ wykonuje swoje kursy niezgodnie z rozkładem jazdy, w godzinach odjazdu autobusów Wnioskodawcy podjeżdża na przystanek, który nie znajduje się w jego rozkładzie – jest natomiast przystankiem początkowym i końcowym Wnioskodawcy – zabierając jego potencjalnych pasażerów. Przede wszystkim jednak PKS stosuje na wspólnej trasie ceny biletów znacznie niższe, niż na innych trasach o podobnej długości i tylko w godzinach odjazdu wnioskodawcy.

*Dowód: karty 1-2, 21.*

2. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów postanowieniem nr 81/2004 z dnia 24.05.2004 r. **wszczał antymonopolowe postępowanie administracyjne** przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. w sprawie uznania za ograniczającą konkurencję i nakazania zaniechania stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na nadużywaniu przez PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. pozycji dominującej na rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, poprzez:

I. Przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku:

- 1) stosowania cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości i tylko dla kursów poprzedzających odjazd autobusu Wnioskodawcy,
  - 2) wprowadzenia na ww. trasie kursu nie objętego rozkładem jazdy,
  - 3) wprowadzenia na ww. trasie rozkładu kursów autobusów w tych samych godzinach, co Wnioskodawca, tj. wprowadzenie rozkładu jazdy pokrywającego się z rozkładem jazdy Wnioskodawcy,
- co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 5 powołanej wyżej ustawy.

II. Pośrednie narzucanie Wnioskodawcy rażąco niskich cen w wyniku stosowania cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości i tylko dla kursów poprzedzających odjazd autobusu Wnioskodawcy, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy.

*Dowód: karty 40-43.*

3. W odpowiedzi na stawiane zarzuty, PKS przyznało, iż na przedmiotowej trasie stosuje elastyczną politykę cenową, co jest efektem reakcji na konkurencję, gdyż obniżanie cen samo w sobie nie jest zabronione, a wręcz pożądane jako wynik konkurencji na rynku. Jednocześnie Uczestnik zaprzeczył, jakoby realizował na przedmiotowej trasie kurs nie objęty rozkładem jazdy i podniósł, iż to właśnie Wnioskodawca wprowadził kursy w godzinach zbliżonych do godzin odjazdu Uczestnika, który na przedmiotowej trasie jeździ od lat, w zbliżonych godzinach. PKS nie zgodziło się też z zarzutem stosowania rażąco niskich cen, ponieważ nie wykonuje kursów poniżej swoich kosztów.

Ponadto uczestnik podniósł, iż nie posiada pozycji dominującej na ww. trasie, gdyż jest ona fragmentem drogi krajowej nr 3, obsługiwanej przez wielu przewoźników.

*Dowód: karty 57-59.*

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

1. PKS jako Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zostało założone w dniu 28 grudnia 1999 roku, po prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Przedmiotem działalności PKS jest m.in:

- wykonywanie usług przewozowych w zakresie pasażerskiej komunikacji samochodowej w kraju i za granicą,
- wykonywanie przewozów towarowych krajowych i zagranicznych,
- prowadzenie spedycji krajowej i zagranicznej,
- organizowanie imprez turystycznych,
- prowadzenie działalności usługowej, remontowej i handlowej związanej z branżą motoryzacyjną,

*Dowód: karty 477-482.*

2. Wnioskodawca prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą Artur Mejza „AUTO-LIDER” w Międzyrzeczu. Przedmiotem działalności Wnioskodawcy są m.in.:

- usługi turystyczne nie wymagające zezwoleń,
- usługi transportowe,
- handel hurtowy, detaliczny i obwoźny artykułami przemysłowymi i spożywczymi pochodzenia krajowego i zagranicznego.

Przewozy pasażerskie na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz Wnioskodawca wykonuje od 14 października 2003 r. na podstawie zezwolenia nr 0000213 na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z dnia 2.09.2003 r., wydanego przez Marszałka Województwa Lubuskiego oraz na trasie Międzyrzecz – Skwierzyna – od lutego 2004 r. na podstawie zezwolenia nr 0000001 na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z dnia 27.01.2004 r., wydanego przez Starostę Międzyrzeckiego.

*Dowód: karty 49-51, 285-289, 499.*

3. Długość przedmiotowej trasy, mierzona od przystanku w Międzyrzeczu (przy PKP) do końcowego przystanku w Gorzowie Wlkp. (dworzec autobusowy) wynosi 51 km. Dla Wnioskodawcy trasa w Gorzowie Wlkp. kończy się 1 km wcześniej (przystanek przy Arsenale). Zatem długość wspólnej trasy wynosi 50 km. Ponadto na podstawie odrębnego zezwolenia Wnioskodawca wykonuje kursy na trasie Międzyrzecz – Skwierzyna, zawierającej się w trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz. Długość tej trasy wynosi 20 km. Poniżej (Tab. 1) przedstawiona jest historia cen biletów dla przedmiotowej trasy, w tym dla odcinka Międzyrzecz – Skwierzyna, stosowanych przez strony postępowania na przestrzeni lat 2002-2004.

**Tab. 1.** Zestawienie cen biletów jednorazowych w przedziale do 20 km (długość trasy Międzyrzecz – Skwierzyna) i do 50 km (długość trasy Międzyrzecz – Gorzów Wlkp.) w latach 2002-2004.

Data	Wydarzenie	PKS				Przewoźnik Prywatny	
		Cennik ogólny		Trasa Międzyrzecz - Gorzów Wlkp.		9-20 km	40-50 km
		16-20 km	41-50 km	16-20 km (maksymalna długość trasy do Skwierzyny)	41-50 km (maksymalna długość trasy do Gorzowa Wlkp.)		
styczeń 2002 r.	brak odrębnego cennika dla przedmiotowej trasy	4,60 zł	8,50 zł	4,60 zł	8,50 zł	-	-
luty 2003 r.	zmiana cen – brak cennika dla przedmiotowej trasy	4,80 zł	8,90 zł	4,80 zł	8,90 zł	-	-
kwiecień 2003 r.	zmiana cen – brak cennika dla przedmiotowej trasy	5,00 zł	9,30 zł	5,00 zł	9,30 zł	-	-
2 września 2003 r.	wejście na rynek Przewoźnika Prywatnego (uzyskanie zezwolenia)	5,00 zł	9,30 zł	5,00 zł	9,30 zł	3,00 zł	6,00 zł
24 września 2003 r.	wprowadzenie na trasie Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. odrębnego cennika	5,00 zł	9,30 zł	2,00 zł	4,00 zł	3,00 zł	6,00 zł
1 lutego 2004 r.	zmiana cen	5,20 zł	9,30 zł	2,00 zł	4,00 zł	3,00 zł	6,00 zł
luty 2004	uruchomienie przez Prywatnego Przewoźnika specjalnej linii Międzyrzecz - Skwierzyna	5,20 zł	9,30 zł	2,00 zł	4,00 zł	3,00 zł	6,00 zł

*Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie kart 50-52, 360-476.*

Jak widać, do września 2003 r. na przedmiotowej trasie obowiązywały te same ceny biletów jednorazowych, co na innych trasach o tej samej długości. Dla odległości 16-20 km cena biletu normalnego wynosiła 4,60 zł, a dla odległości 41-50 km – 8,50 zł.

W lutym 2003 r. nastąpiła podwyżka - ceny wzrosły średnio o 6,7% i wynosiły odpowiednio 4,80 i 8,90 zł. Kolejna podwyżka nastąpiła w kwietniu 2003 r. – ceny wzrosły średnio 4,3% i wynosiły odpowiednio 5,00 i 9,30 zł.

*Dowód: karty 360, 365, 402, 406.*

W dniu 24 września 2003 r., tj. już po uzyskaniu przez Przewoźnika Prywatnego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób na trasie Międzyrzecz – Gorzów Wlkp., aneksem nr 4 do Zarządzenia Nr 10/2003 Prezesa Zarządu PKS, Uczestnik po raz pierwszy wyodrębnił trasę Międzyrzecz-Gorzów Wlkp., wprowadzając dla przejazdów na tej trasie ceny biletów niższe średnio o 58% od cen z cennika ogólnego, obowiązujących na trasach tej długości.

*Dowód: karty 274-276.*

4. Do końca sierpnia 2003 r. na przedmiotowej trasie PKS w dni robocze wykonywał 19 kursów. Od 1 września do chwili obecnej w dni robocze na trasie Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. PKS wykonuje 29 kursów w komunikacji zwykłej. Kursy te wykonywane są na liniach:

- linia nr 146065 - Gorzów Wlkp. – Trzciel – Miedzichowo – nr zezwolenia 0000575/1 (18 kursów),
- linia nr 146806 - Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – nr zezwolenia 0000225 (8 kursów),
- linia nr 146579 - Gorzów Wlkp. – Skwierzyna – Zielona Góra – nr zezwolenia 0000695/1 (2 kursy),
- linia nr 146165 - Gorzów Wlkp. – Międzychód – nr zezwolenia 0000595/1 (1 kurs).

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

*Dowód: karty 191, 197-198, 200, 483-487.*

5. Wnioskodawca w dni robocze (od poniedziałku do piątku) na spornej trasie wykonuje 16 kursów oraz 2 kursy tylko do Skwierzyny (razem 18 kursów), \*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

Wnioskodawca wykonuje na przedmiotowej trasie przewozy osób komunikacją zwykłą.

*Dowód: karty 286-288, 47-48.*

6. Trasa Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. jest fragmentem bardzo uczęszczanej drogi krajowej nr 3 i oprócz Wnioskodawcy i Uczestnika postępowania, kursy przelotowe, zawierające w sobie tą trasę, wykonuje 10 innych przewoźników. Łącznie wykonują oni 37 kursów dziennie, w tym 35 kursów wykonywanych jest w ramach komunikacji pośpiesznej, a 2 kursy wykonywane są w komunikacji zwykłej.

*Dowód: karty 214-223, 283-284, 292-299, 304, 307, 310, 329-338.*

7. Organ antymonopolowy przeprowadził analizę udziału PKS i Przewoźnika Prywatnego w przewozie osób w komunikacji zwykłej na trasie Międzyrzecz - Gorzów Wlkp. w oparciu o następujące kryteria:

- a) liczba kursów wykonywanych na spornej trasie w dni robocze,
- b) średniodzienna liczba osób przewiezionych na spornej trasie,

- c) średniomiesięczna liczba sprzedanych biletów jednorazowych na spornej trasie,  
d) dzienna zdolność przewozowa na spornej trasie.

**Ad a)**

Udział w przewozach w komunikacji zwykłej na analizowanej trasie mierzony liczbą wykonywanych na niej kursów (Tab. 2) rozkłada się następująco:

**Tab. 2.** Zestawienie liczby kursów poszczególnych przewoźników w komunikacji zwykłej, wykonywanych w latach 2003 - 2004 r. na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, w dni robocze.

Przewoźnik	2003 r.		2004 r.	
	Liczba kursów	Udział %	Liczba kursów	Udział %
PKS	29	64,44%	29	59,18%
Przewoźnik Prywatny	14	31,11%	18	36,73%
PKS Gryfice	2	4,45%	2	4,09%
<b>Razem</b>	<b>45</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie kart 285-288, 304, 306, 483-487,

Jak widać, pod względem liczby wykonywanych na przedmiotowej trasie kursów, udział PKS w rynku w dni robocze wynosił 64,44% w roku 2003 oraz 59,18% roku 2004, podczas gdy Wnioskodawca zajmował odpowiednio 31,11% i 36,73% rynku. W tej sytuacji udział trzeciego przewoźnika, wykonującego na przedmiotowej trasie przewozy komunikacją zwykłą, jest śladowy i wynosi ok. 4%. Ponadto PKS Gryfice wspomniane dwa kursy wykonuje na trasie Warszawa – Kołobrzeg, a trasa Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz (a dokładnie Gorzów Wlkp. – Skwierzyna, ponieważ autobus nie zatrzymuje się w Międzyrzeczu) stanowi zaledwie niewielki wycinek trasy. Nie przeprowadzono obliczeń dla kursów w dni wolne, ponieważ Prywatny Przewoźnik wykonuje kursy tylko w dni robocze oraz w soboty.

**Ad b)**

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

**Ad c)**

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

**Ad d)**

Kryterium dziennej zdolności przewozowej (Tab. 5) ukazuje bezsprzecznie, iż na spornej trasie PKS posiada znacznie większy potencjał przewozowy. \*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

7. W trakcie postępowania Urząd dokonał porównania kosztów i przychodów przypadających na jeden wozokilometr na spornej trasie (Tab. 6). Przychody uwzględniają kwoty dopłat organów samorządowych do przejazdów ulgowych. Zgodnie z art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*

*środkami publicznego transportu zbiorowego* (j.t. Dz. U. 2002 r. Nr 175 poz. 1440 ze zm.) finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów należy do zadań samorządów województw, jako zadanie z zakresu administracji rządowej, a samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe przewozy pasażerskie dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg. Uprawniony do otrzymywania tych dopłat jest natomiast przewoźnik, który:

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

Koszty zostały uśrednione, bowiem koszty eksploatacji typowego autobusu używanego w przewozach pasażerskich są w przybliżeniu jednakowe na każdej linii przewozowej, a występujące różnice w jednostkowych kosztach zmiennych, będących funkcją przejechanych kilometrów, nie zmieniają się w zależności od linii w sposób istotny.

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

Z rozliczenia całości kosztów i przychodów związanych z przewozem pasażerów, przypadających na działalność placówki terenowej PKS w Międzyrzeczu wynika, że gdyby nie dopłaty, PKS zanotowałby w roku 2003 stratę w wysokości 0,39 zł na każdym wozokilometrze, a w I kwartale roku 2004 – stratę w wysokości 0,20 na każdym wozokilometrze.

**8.** Podobnie jak PKS, Wnioskodawca prowadzi przewozy uwzględniając ulgi ustawowe. Na podstawie umowy z dnia 23.02.2004 r. zawartej z Zarządem Województwa, od 2004 r. Wnioskodawca otrzymuje dotację do przewozów ulgowych.

*Dowód: karty 53-55.*

**9.** W dniach 26.09.2003 r. o godz. 14:00, 24.10.2003 r. o godz. 13:10 i o godz. 14:05 oraz 2.12.2003 r. o godz. 6:55 pracownicy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gorzowie Wlkp. przeprowadzili kontrole kursów PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. wykonywanych na przedmiotowej trasie. W toku tych kontroli stwierdzono naruszenie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2001 Nr 125, poz. 1371 ze zm.) m.in. poprzez wprowadzenie przez PKS na trasie Międzyrzecz-Gorzów Wlkp. kursu nie ujętego w rozkładzie jazdy dla żadnej linii komunikacyjnej obejmującej ww. trasę.

*Dowód: karty 507-510.*

**Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:**



I. Art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje nadużywanie pozycji dominującej na rynku poprzez bezpośrednie lub pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów. Wnioskodawca zarzucił Uczestnikowi nadużywanie pozycji dominującej poprzez pośrednie narzucanie wnioskodawcy rażąco niskich cen w wyniku stosowania cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości.

Przepis art. 1 ust. 2 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* stanowi, iż ma ona zastosowanie, gdy wymaga tego interes publiczny. Powyższe sformułowanie wyklucza zatem możliwość podejmowania przez organ antymonopolowy działań w celu ochrony interesów indywidualnych. W niniejszej sprawie konkurencja pomiędzy stronami postępowania, zwłaszcza w zakresie cen biletów, wywołuje poważne skutki dla szerokiego kręgu uczestników rynku, jakimi są konsumenci-pasażerowie korzystający z usług obu przewoźników, co oznacza, iż do prowadzonej przed Prezesem UOKiK sprawy mają zastosowanie przepisy ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Podobne stanowisko zawarł Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 sierpnia 2003 r. (Sygn. akt I CK 184/03) twierdząc, iż „*celem interwencji Prezesa Urzędu 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*”.

W celu rozstrzygnięcia sprawy i stwierdzenia naruszenia przez PKS zakazu określonego w art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 należy zbadać, czy zostały spełnione następujące przesłanki:

- posiadanie przez PKS pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz (rynek właściwy);
- nadużywanie tej pozycji przez PKS poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen rażąco niskich, w wyniku stosowania cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości.

Dla stwierdzenia stosowania praktyki antykonkurencyjnej określonej w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy antymonopolowej kluczowe jest ustalenie, czy obniżając ceny biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, pomimo stosowania wyższych cen na innych trasach o tej samej długości, PKS narzuca pośrednio Uczestnikowi ceny rażąco niskie.

Należy przy tym zaznaczyć, iż **pośrednie** narzucenie cen, w tym przypadku cen rażąco niskich, ma miejsce wtedy, gdy przedsiębiorca narzucający ceny nie jest bezpośrednim kontrahentem przedsiębiorcy, któremu ceny zostały narzucone. Polega na takim zachowaniu przedsiębiorcy narzucającego ceny, które zmusza konkurentów do dostosowania się do „lidera” pod względem cen, bądź do opuszczenia rynku w wyniku utraty klientów, gdy pośrednio narzucone ceny uczynią działalność słabszego rywala nieopłacalną.

W rozpatrywanej sprawie Wnioskodawca i Uczestnik nie są kontrahentami, tj. nie łączą ich kontakty typu dostawca-odbiorca. Obaj przedsiębiorcy działają na rynku jako

dostawcy tej samej usługi, a ich klientami są pasażerowie podróżujący na trasie Gorzów Wlkp.-Międzyrzecz. Żaden z nich nie może więc narzucić drugiemu warunków działania w sposób bezpośredni. Może to uczynić w sposób pośredni, poprzez znaczne obniżenie cen biletów, które pociąga za sobą konieczność obniżenia cen przez drugiego przewoźnika, jeśli ten chce utrzymać swoich klientów i pozycję na rynku.

Zgodnie z art. 4 pkt 8 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. Na rynek właściwy składa się rynek produktowy oraz rynek geograficzny. Oba te rynki muszą być oznaczone przez Prezesa Urzędu.

Zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem Sądu Antymonopolowego w sprawach o stosowanie praktyk monopolistycznych, należy dążyć do możliwie wąskiej segmentacji rynku. Im węższej, bardziej szczegółowo, jak wskazuje Sąd Antymonopolowy w orzeczeniu z dnia 4 października 1993 r. (sygn. akt XVII Amr 29/93, Wokanda 1994 r. Nr 3) uda się wyodrębnić rynek, tak w ujęciu produktowym (przedmiotowym), jak i terytorialnym, tym większy w nim udział może mieć określony przedsiębiorca, co wyznacza poziom jego dominacji i zarazem wskazuje ograniczenia jakie stwarza mu ustawa antymonopolowa. W przeciwnym bowiem przypadku trudno byłoby znaleźć podmiot o pozycji dominującej co powodowałoby, iż ograniczenia antymonopolowe straciłyby sens. Rynek w znaczeniu przedmiotowym odnosi się do towarów w rozumieniu art. 4 pkt 6 ustawy antymonopolowej (m.in. rzeczy, usługi).

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy za rynek produktowy przyjęto przewóz osób zwykłą komunikacją autobusową. Natomiast odnośnie rynku geograficznego, wyodrębniono wąski rynek, którym jest trasa autobusowa pomiędzy miejscowościami Gorzów Wlkp. i Międzyrzecz. Za takim wyodrębnieniem rynku właściwego przemawia fakt, iż tylko na tak wydzielonym subryнку dochodzi do bezpośredniej rywalizacji obu przewoźników.

Na zakreślonym wyżej rynku poza Wnioskodawcą i Uczestnikiem postępowania działalność prowadzi również PKS Gryfice, który na przedmiotowej trasie w komunikacji zwykłej wykonuje dwa kursy dziennie.

Przedmiotowa trasa jest fragmentem bardzo uczęszczanej drogi krajowej nr 3, która jest obsługiwana przez różnych przewoźników, wykonujących przewozy komunikacją pośpieszną. Trasy przez nich obsługiwane są jednak znacznie dłuższe niż trasa sporna, będąca tylko ich niewielkim wycinkiem z przystankami tylko w Gorzowie Wlkp. i Skwierzynie. Ponieważ inni przewoźnicy nie zatrzymują się na przystankach pośrednich pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Międzyrzeczem, „omijają” niejako znaczną część rynku lokalnego, na którym rywalizują strony postępowania. Uznanie za rynek produktowy tylko przewozów komunikacją zwykłą jest więc w pełni uzasadnione.

**Zatem rynkiem właściwym w rozpatrywanej sprawie jest przewóz osób zwykłą komunikacją autobusową na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz.**

Art. 4 pkt 9 ustawy antymonopolowej definiuje pozycję dominującą jako 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%.

Z analizy przeprowadzonej przez organ antymonopolowy (Tab. 2 – Tab. 5) wynika, iż udział PKS na zakreślonym wyżej rynku wynosi od 59% do 84%, w zależności od metody liczenia wskaźnika udziału w rynku. Z uwagi na liczbę wykonywanych kursów udział w rynku PKS wynosi 59% przy 36 % udziale Przewoźnika Prywatnego. Przy pomiarze według średniej miesięcznej liczby sprzedanych biletów jednorazowych PKS posiada 73% rynku, zaś według dziennej zdolności przewozowej – 63%. Natomiast biorąc pod uwagę kryterium średniodziennej liczby przewiezionych pasażerów, uwzględniającego pasażerów z biletami miesięcznymi, udział ten wynosi 84%. Wnioskodawca jednak nie prowadzi sprzedaży biletów miesięcznych, więc nie stanowi w tym zakresie zagrożenia dla PKS, co łatwo zauważyć, ponieważ ceny biletów miesięcznych na spornej trasie pozostały na poziomie cen biletów miesięcznych z cennika ogólnego. Do konkurencji pomiędzy Wnioskodawcą a PKS dochodzi zatem wyłącznie w zakresie sprzedaży biletów jednorazowych. Stąd dla oceny pozycji rynkowej Uczestnika postępowania przyjęto głównie sprzedaż biletów jednorazowych. Kryterium średniodziennej liczby przewiezionych pasażerów przedstawiono jednakże dla wyraźniejszego ukazania czynników, jakie składają się na siłę rynkową PKS, które posiada bezspornie pozycję dominującą na wyżej zakreślonym rynku

A zatem, biorąc pod uwagę powyższy udział PKS w rynku oraz inne kryteria, w tym cenowe zachowania, niezależne od konkurentów i konsumentów, na ww. rynku PKS posiada bezspornie pozycję dominującą. W rezultacie, w ocenie Prezesa Urzędu, **została spełniona pierwsza przesłanka art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, niezbędna dla dalszej oceny działań uczestnika postępowania antymonopolowego.**

Posiadanie pozycji dominującej samo przez się nie narusza prawa. Narusza prawo dopiero jej nadużywanie, przejawiające się w stosowaniu zakazanych praktyk ograniczających konkurencję. Nie wszystkie jednak zachowania przedsiębiorcy posiadającego pozycję dominującą mają postać takich praktyk, a tylko takie, które naruszają przepisy ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*.

Kwestią sporną i kluczową dla stwierdzenia praktyki antykonkurencyjnej określonej w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy antymonopolowej jest ustalenie, czy obniżając znacznie ceny biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, pomimo stosowania wyższych cen na innych trasach o tej samej długości, PKS nadużywa posiadanej przez siebie pozycji dominującej na zakreślonym wyżej rynku.

Wolna konkurencja oznacza otwarty dostęp do rynku na równych prawach dla wszystkich przedsiębiorców. Przedsiębiorcy rywalizują o to, aby w drodze oferowania lepszych cen lub warunków świadczenia usług pozyskać jak największą liczbę kontrahentów. Mechanizmy rynkowe funkcjonują efektywniej, gdy na rynku działa więcej przedsiębiorców i nie występują na nim żadne bariery wejścia. W okolicznościach rozpatrywanej sprawy bariery takie niewątpliwie istnieją. Dla małych przedsiębiorców, decydujących się na prowadzenie usług przewozu pasażerów, poważną barierą stanowi ekonomika skali, z której korzysta PKS nie dopuszczając do rozwoju konkurencji. Daje

ona PKS przewagę kosztową w stosunku do nowych, małych przewoźników, co ujawnia się w możliwości obrony swojej pozycji na rynku poprzez schodzenie z cenami znacznie poniżej poziomu dotychczasowego (normalnego), aż do poziomu, do którego nie mogą zejść mniejsze, konkurencyjne firmy z uwagi na brak możliwości przerzucania kosztów na inne linie komunikacyjne. Większa skala działania daje PKS również przewagę finansową, tj. możliwość pokrywania strat na jednym rodzaju działalności przychodami z innego, bardziej rentownego rodzaju działalności. Mnogość linii autobusowych, które obsługuje PKS stwarza temu przewoźnikowi sposobność budowania przewagi konkurencyjnej właśnie takimi jak w analizowanej sprawie, manipulacjami cenowymi, w celu zachowania swojej silnej pozycji na rynku i usunięcia z niego rywala, metodami konkurencji nieuczciwej. Stosowanie zakazanego przez prawo antymonopolowe subsydiowania skrośnego w celu ograniczenia konkurencji jest dla tak dużego przewoźnika łatwe do zastosowania. Walka cenowa, korzystna przejściowo dla konsumentów, po wyeliminowaniu słabszego rywala, którym w rozpatrywanej sprawie jest „AUTO-LIDER”, przynosi w konsekwencji niekorzystne dla konsumentów skutki - wzrost cen biletów.

Należy zauważyć, że poziom cen to podstawowy czynnik generujący wpływy ze sprzedaży biletów, a jednocześnie istotny element konkurencji. Zasadniczo, w świetle prawa konkurencji dopuszczalne jest obniżanie ceny towaru lub usługi w ramach walki konkurencyjnej, o ile cena taka nie zejdzie poniżej kosztów wytworzenia towaru lub świadczenia usługi. Np. w ustawie z dnia 16 kwietnia 1993 r. *o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji* (Dz.U. Nr 47, poz. 211 z późn. zm.) w art. 15 ust. 1 pkt. 1, za czyn nieuczciwej konkurencji uznaje się *utrudnianie innym przedsiębiorcom dostępu do rynku przez sprzedaż towarów lub usług poniżej kosztów ich wytworzenia lub świadczenia albo odsprzedaż poniżej kosztów zakupu w celu eliminacji innych przedsiębiorców*.

Analizując zachowania PKS na gruncie przepisów *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*, sam fakt obniżania cen biletów jako element walki konkurencyjnej mającej zwiększyć sprzedaż nie jest naganny pod warunkiem, iż nie są to tzw. ceny grabieżcze (predatory pricing). Z takimi cenami mamy do czynienia, gdy przedsiębiorca ustala ceny na tak niskim poziomie, że równie efektywny konkurent, lecz mający mniejsze zasoby finansowe lub mniejszą gotowość do ponoszenia strat z powodu wojny cenowej, jest zmuszony do wyjścia z rynku. Jedynym celem przedsiębiorcy stosującego takie ceny staje się eliminacja konkurenta i późniejsze podwyższenie cen do poprzedniego lub wyższego poziomu.

Metodą pomocną do stwierdzenia, czy stosowane przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą ceny mają charakter zakazanych cen grabieżczych, jest analiza kosztowo-cenowa, znana w literaturze przedmiotu jako test Areeda-Turnera. Zgodnie z tą metodą cenami grabieżczymi są ceny, które kształtują się poniżej średnich kosztów zmiennych (tj. kosztów uzależnionych od wielkości produkcji). Skutkiem finansowym sprzedaży po zaniżonej cenie jest występowanie strat, które generują koszty stałe oraz część kosztów zmiennych przypadającą 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 wyższej od średnich kosztów zmiennych. Ceny takie mogą wyeliminować z rynku konkurenta, który jest równie efektywny, co przedsiębiorca dominujący, ale który nie wytrzyma konkurencji z powodu zbyt małych zasobów finansowych (zob. wyrok ETS z dnia 3 lipca 1991 r. w sprawie C-62/86 AKZO Chemie BV p-ko Komisja Wspólnot Europejskich).

W rozpatrywanej sprawie byłoby nie celowe analizowanie cen i kosztów, ponieważ z uwagi na specyfikę branży bardziej zasadne jest analizowanie czynników kształtujących przychód jednostkowy, tj. przychód z jednego wozokilometra, który nie jest jednak odpowiednikiem ceny jednostkowej. Przychód z jednego wozokilometra zależy bowiem od ceny jednostkowej i od poziomu wykorzystania zdolności przewozowej, natomiast koszt jednego wozokilometra nie zależy od ilości przewiezionych osób i w zasadzie pozostaje wielkością stałą. W związku z tym przy stałym koszcie jednostkowym radykalne obniżenie cen biletów może spowodować, że działalność przewozowa będzie wciąż rentowna, pomimo wzrostu prognozy rentowności, pod warunkiem zwiększenia wykorzystania zdolności przewozowej wskutek przejścia pasażerów droższego rywała.

W prowadzonym postępowaniu, przy uwzględnieniu dotacji z tytułu realizacji uprawnień do przejazdów ulgowych, właściwie nie można mówić o sprzedaży przez PKS usług poniżej ich kosztów całkowitych. Wpływy ze sprzedaży biletów są bowiem wyższe niż koszty działalności przewozowej, i to zarówno na całej działalności przewozowej, jak również na wydzielonej przez organ antymonopolowy dla potrzeb niniejszego postępowania, trasie. Gdyby jednakże uczestnik nie otrzymywał dopłat samorządowych, które faktycznie pokrywają część strat oraz stanowią jedyny zysk przedsiębiorstwa, nie mógłby on pozwolić sobie na tak znaczne obniżenie cen biletów, jak to miało miejsce w rozpatrywanej sprawie. W porównaniu z kosztem jednostkowym, który w roku 2003 r. wyniósł 2,34 zł, gdyby nie dotacja, placówka terenowa PKS w Międzyrzeczu zanotowałaby bowiem stratę w wysokości 0,39zł na każdym wozokilometrze. Z kolei w roku 2004, przy koszcie jednostkowym 2,29 zł strata wyniosłaby 0,20 zł na każdym wozokilometrze. (patrz Tab. 7), pomimo, iż na przedmiotowej trasie PKS wykazało zysk. Zatem to otrzymywane dotacje, które stanowią prawie 24% przychodów placówki terenowej PKS w Międzyrzeczu (karty 205-206), pozwoliły uczestnikowi obniżyć ceny biletów do poziomu eliminującego konkurencję, a mimo to utrzymywać rentowność prowadzonej działalności. Istnieje zatem domniemanie faktyczne, że gdyby nie dotacje, PKS nie byłoby zdolne do obniżenia cen na wyznaczonym rynku do poziomu 2 zł (odległość 16-20 km) i 4 zł (odległość 41-50 km) i utrzymywania tych cen do tej pory.

W tym miejscu należy podnieść, iż obecnie Komisja Europejska szerzej podchodzi do rozumienia cen grabieżczych (*predatory pricing*), które obejmuje nie tylko ceny grabieżcze (*predatory prices*), ale również tzw. grabieżcze strategie cenowe (*predatory pricing strategies*). Ceny grabieżcze są zagrożeniem dla istniejącej lub potencjalnej konkurencji, ponieważ są ustalone na tak niskim poziomie, aby wyeliminować równie lub bardziej efektywnych konkurentów lub nie dopuścić do ich wejścia na zdominowany rynek. Klasycznym przykładem takich cen są ceny poniżej średnich kosztów zmiennych (test Areeda-Turnera). **Natomiast grabieżcze strategie cenowe mogą zawierać w sobie m.in. ceny, które same w sobie nie są grabieżcze w sposób jednoznaczny, ale wywołują podobne skutki rynkowe jak ceny grabieżcze.** Grabieżcze strategie cenowe mogą zawierać w sobie ceny nie zawsze ustalone poniżej średnich kosztów zmiennych. Mogą to być również dobrze ceny powyżej kosztów, ale ustalone celowo na takim poziomie, aby zniszczyć nowego uczestnika rynku. Istotne w takiej sytuacji są intencje przedsiębiorcy stosującego taką strategię – a są one wyraźnie jednoznaczne, jeśli oprócz grabieżczych cen stosuje on również inne działania uderzające w konkurenta (w tym przypadku było to uruchomienie kursu nie uwzględnionego w rozkładzie jazdy). Należy przy tym zaznaczyć, że dla wykazania grabieżczych zamiarów należy wziąć pod uwagę tymczasowość danych praktyk, które zwykle trwają do momentu osiągnięcia zamierzonego wpływu na decyzję konkurenta o opuszczeniu rynku (zob. Philip Lowe,

EU Competition Practice on Predatory Pricing. Introductory address to the seminar „*Pros and Cons of Low Prices*”, Stockholm, 5 December 2003).

Rozszerzone rozumienie cen grabieżczych (cen nieuczciwych) w powyższej interpretacji zastosował w niniejszej decyzji również Prezes Urzędu. Obok analizy cenowo (przychód)-kosztowej wzięto pod uwagę również intencje przedsiębiorcy stosującego nagle ceny odbiegające od poziomu normalnego, w tym przypadku wyznaczonego przez ceny podane w cenniku ogólnym PKS, a także okoliczności ich wprowadzenia, udział przedsiębiorcy w rynku oraz czy takie zachowanie cenowe w rzeczywistości ogranicza lub eliminuje konkurencję.

W rozpatrywanej sprawie, jak wiadomo, ceny biletów jednorazowych na przedmiotowej trasie zostały obniżone w chwili pojawienia się konkurenta - Wnioskodawcy. Uczestnik, który do tej pory był niemal monopolistą w zakresie przewozu osób na tej trasie w komunikacji zwykłej, miał na celu odzyskanie tej pozycji poprzez wyeliminowanie konkurenta z rynku w wyniku zmuszenia go do rezygnacji z przewozów lub do obniżania cen biletów aż do momentu, gdy przewozy na tej trasie stałyby się dla niego nieopłacalne.

Jak to przedstawiono w pkt 3 stanu faktycznego (Tab. 1), do września 2003 r. na przedmiotowej trasie PKS stosowało te same ceny biletów jednorazowych, co na innych trasach o tej samej długości. Dla odległości 16-20 km cena biletu normalnego wynosiła 4,60 zł, a dla odległości 41-50 km – 8,50 zł. W lutym 2003 r. nastąpiła podwyżka - ceny wzrosły średnio o 6,7% i wynosiły odpowiednio 4,80 i 8,90 zł. Kolejna podwyżka nastąpiła w kwietniu 2003 r. – ceny wzrosły średnio 4,3% i wynosiły odpowiednio 5,00 i 9,30 zł. W dniu 24 września 2003 r., tj. już po wejściu Przewoźnika Prywatnego na rynek, aneksem nr 4 do Zarządzenia Nr 10/2003 Prezesa Zarządu PKS, Uczestnik po raz pierwszy wyodrębnił trasę Międzyrzecz-Gorzów Wlkp., wprowadzając dla przejazdów na tej trasie ceny biletów niższe średnio o 58% od cen z cennika ogólnego, obowiązujących na trasach tej długości i jednocześnie o 33% niższe od cen stosowanych przez Wnioskodawcę.

Pobieranie przez Uczestnika wyłącznie na rynku relewantnym cen za przewóz osób w wysokości określonej w Tab. 1 – ceny określonej znacznie poniżej obowiązujących opłat ustalonych dla innych tras tej samej długości, zawartych w cennikach ogólnych PKS, zmusza pośrednio konkurencję (w tym wypadku Wnioskodawcę) do obniżenia swoich cen do poziomu narzuconego przez PKS. Gdyby tego nie uczynił musiałby zaniechać prowadzenia działalności na rynku właściwym, albowiem zezwolenie na prowadzenie regularnego zarobkowego przewozu osób precyzyjnie określa linię komunikacyjną.

Istotnym jest, że porównując przychód PKS z kwotą dopłat do biletów ulgowych, przekazaną przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, to stanowi ona prawie 24 % przychodu Placówki Terenowej PKS Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp. w Międzyrzeczu. Gwarancja otrzymania kwoty rzędu 800 tys. złotych w skali roku wpływa na zwiększenie siły ekonomicznej i finansowej Uczestnika i daje mu swobodę w zakresie kształtowania cen, które w tej sytuacji mogą oscylować na granicy opłacalności.

Z powyższego wynika, że sposób ustalania cen przez PKS nosi charakter działania nieuczciwego, gdyż narzucenie rażąco niskiej ceny na jednej linii komunikacyjnej nie ma związku z jasnymi i czytelnymi kryteriami ekonomicznymi, lecz ma na celu wyeliminowanie konkurentów właśnie z tej linii i nie chodzi tu o interes konsumenta.

Gdyby bowiem taki był zamiar PKS, to obniżono by ceny na wszystkich trasach w przedziałach 16-20 km i 41-50 km. Intencje PKS są zatem oczywiste – selektywne i znaczne obniżenie ceny w stosunku do ceny normalnej (zawartej w cenniku ogólnym) i ceny konkurenta ma na celu „wyrzucenie” tego konkurenta z rynku. Pomimo, iż przeprowadzone w niniejszej sprawie postępowanie nie wykazało, aby stosowane przez PKS ceny były ustalone poniżej średnich kosztów całkowitych, to jednak są one w skutkach podobne do cen grabieżczych, ponieważ zostały ustalone na takim poziomie, aby wyeliminować równie lub bardziej efektywnego, ale słabszego ekonomicznie konkurenta z rynku.

W efekcie takiego działania PKS „odzyskani pasażerowie”, którzy nie będą mieli możliwości wyboru innego przewoźnika, zmuszeni będą korzystać z usług PKS i wносить opłaty za przejazd według obowiązujących tabel. Takie działanie Spółki mogłoby spowodować dla szerokiego kręgu uczestników rynku - pasażerów negatywne skutki i naruszyć ich interes. Jest to nieuczciwa gra rynkowa, albowiem rażąco niska cena ustalona na przedmiotowej linii, gdzie niezadowolenie PKS wywoływało działanie rozwijającego się gospodarczo przewoźnika, w konsekwencji zniekształca konkurencję na rynku właściwym i narusza interes publicznoprawny lokalnej społeczności. Działanie PKS polegające na pośrednim narzuceniu rażąco niskich cen było zamierzone i celowe.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy uznać, iż **została spełniona druga przesłanka wymieniona w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów**, tj. nadużywanie pozycji dominującej poprzez pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym cen rażąco niskich w wyniku stosowania cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości. **A zatem, w ocenie Prezesa UOKiK, spełnione zostały łącznie wszystkie wymagane przesłanki dla zakwalifikowania działań PKS jako praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie (...).**

Prezes Urzędu pragnie podkreślić, iż kwalifikacja zachowania cenowego PKS jako praktyki ograniczającej konkurencję nie oznacza, że zabrania się mu obniżenia cen poniżej cen w cennikach ogólnych. PKS ma bowiem prawo dopasowywać się do cen swoich konkurentów. W rozpatrywanym przypadku zszedł on jednak z ceną do poziomu 2 zł (16-20 km) i 4 zł (41-50 km), tj. do poziomu ceny o 33% poniżej ceny ustalonej przez Wnioskodawcę, którego ceny wynoszą odpowiednio 3 zł i 6 zł. Gdyby cena PKS oscylowała w granicach 3 zł i 6 zł, takie zachowanie byłoby dopuszczalne. Jednakże zastosowanie cen niższych aż o 33% od cen konkurenta nosi charakter praktyki ograniczającej konkurencję kwalifikowanej jako narzucenie ceny nieuczciwej w celu ograniczenia konkurencji.

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

**II.** Należy zauważyć, iż te same stany faktyczne mogą spełniać dyspozycje więcej niż jednej praktyki ograniczającej konkurencję. W danej sprawie postawiony PKS zarzut podpada również pod hipotezę art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*.

Art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów* za praktykę ograniczającą konkurencję uznaje nadużywanie pozycji dominującej na rynku poprzez

przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

W niniejszej sprawie należy więc rozstrzygnąć, czy ceny biletów pobierane przez PKS za przewóz osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz są cenami, które przeciwdziałają ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Przesłankami dla stwierdzenia tej praktyki są:

- posiadanie przez PKS pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz (rynek właściwy),
- nadużywanie tej pozycji mające na celu przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, w tym przypadku wyrażające się stosowaniem przez PKS cen biletów jednorazowych na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz poniżej cen stosowanych w cennikach dla pozostałych tras o tej samej lub podobnej długości.

Jak zostało wykazane wyżej, pierwsza przesłanka, a mianowicie posiadanie przez Uczestnika pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, **została spełniona.**

W niniejszej sprawie, w momencie wejścia Prywatnego Przewoźnika na rynek, tj. 2 września 2003 r., kiedy uzyskał on zezwolenie na wykonywanie przewozów, ceny biletów PKS na przedmiotowej trasie były takie same jak na innych trasach o tej samej lub zbliżonej długości, określone w cenniku ogólnym. Za bilet na trasę o długości 16-20 km (odpowiadającej długości trasy z Gorzowa Wlkp. do Skwierzyny) pasażerowie płacili 5,00 zł, zaś na trasę o długości 41-50 km (odpowiadającej długości trasy z Gorzowa Wlkp. do Międzyrzecza) – 9,30 zł. Prywatny Przewoźnik faktycznie zaczął prowadzić przewozy dopiero w październiku 2003 r., ale zezwolenie otrzymał 2 września 2003 r.

W dniu 24 września 2003 r., a więc po wejściu Prywatnego Przewoźnika na rynek, PKS wprowadziło na przedmiotowej trasie ceny o 33% niższe od cen stosowanych przez Wnioskodawcę, ale jednocześnie średnio o ok. 58% niższe od cen z cennika ogólnego. Ceny biletów na przedmiotowej trasie wynosiły 2 zł (odległość 16-20 km) oraz 4 zł (odległość 41-50 km), podczas gdy na pozostałych trasach ceny wynosiły odpowiednio 5 zł i 9,30 zł. Zatem za przejazd na przedmiotowej trasie odległości wynoszącej 50 km, pasażer zapłacił 4 zł, podczas gdy przejeżdżając tę samą odległość na innej trasie, zapłacił 9,30 zł. Wnioskodawca na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz pobiera za przejazd trasy długości 16 -20 km (długość trasy Międzyrzecz – Skwierzyna) cenę 3 zł, zaś na trasie 40-50 km (długość trasy Międzyrzecz – Gorzów Wlkp.) – pobiera cenę 6 zł.

Jak ustalono i wykazano w uzasadnieniu pkt I sentencji niniejszej decyzji, zastosowanie tak niskich cen (2 zł i 4 zł), miało na celu zmonopolizowanie przez PKS rynku w zakresie usług przewozu osób w komunikacji zwykłej. Takie zachowanie, przeciwdziałające ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania i rozwoju konkurencji jest konsekwencją narzucenia rażąco niskiej ceny i narusza dyspozycję art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej. Pożądanym jest bowiem, aby na rynku istniała konkurencja, gdyż zapewnia to konsumentom (pasażerom) możliwość dokonania wyboru wykonawcy usługi. Wprowadzając na przedmiotowej trasie ceny biletów znacznie niższe niż na innych trasach tej samej długości i znacznie niższe od cen konkurenta, PKS wykorzystuje swoją przewagę rynkową i wymusza na Wnioskodawcy obniżenie cen. Podjęcie jednak wojny cenowej z silniejszym ekonomicznie przeciwnikiem wcześniej czy później skończy się dla Wnioskodawcy utratą płynności finansowej i wyjściem z rynku.



Podobnie jak wcześniej zostało to już podkreślone, Prezes Urzędu nie wyklucza możliwości wprowadzenia na spornej trasie cen niższych od cen z cennika ogólnego. Jest bowiem przyjęte, że przedsiębiorca dostosowuje się do warunków konkurencji panujących na danym rynku właściwym, w tym do poziomu cen tego rynku. W rozpatrywanej sprawie Uczestnik jednak nie dostosował się do cen swojego konkurenta, tylko zastosował strategię cenową, która ma go wyeliminować z rynku lub znacznie ograniczyć jego działalność. Ceny jego są bowiem na trasie Gorzów Wlkp.-Międzyrzecz o 58% niższe od cen zawartych w cenniku ogólnym oraz o 33% niższe od cen Wnioskodawcy.

Konkludując, obniżenie przez PKS cen biletów na wybranej trasie, skoordynowane w czasie z wejściem na rynek nowego przewoźnika, wyraźnie świadczy o tym, że działanie to było zamierzone i miało charakter antykonkurencyjny. W efekcie takiego działania konkurent może wypaść z rynku, a konsumenci zostaną pozbawieni korzyści, jakie daje funkcjonowanie na rynku konkurencji. Jeśli rynek znów będzie całkowicie opanowany przez jednego przewoźnika, ceny świadczonych usług znów będą wyższe niż w okresie działania na rynku właściwym dwóch przewoźników. Stanowisko Prezesa Urzędu jest tutaj zgodne z wyrokiem Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który stwierdził: *„Przejawem nadużycia pozycji dominującej na rynku ze strony przewoźnika jest pobieranie cen poniżej obowiązującej go taryfy, na granicy opłacalności usługi przewozowej, celem wyeliminowania z rynku konkurenta”* (Wyrok z dnia 17 lipca 2002 r., sygn. akt XVII Ama 103/01).

Swoim zachowaniem Uczestnik próbuje wyeliminować z rynku jedyne konkurenta, a także wszystkich innych potencjalnych konkurentów, albowiem nowy przewoźnik nie wejdzie na rynek, gdzie narzucono ceny rażąco niskie. Na rynku gdzie zachodzą opisane relacje prowadzący działalność konkurent ma dwie możliwości - zmuszony jest do pobierania opłat na poziomie narzuconym, albowiem pasażerowie korzystać będą z tańszego przewoźnika, albo do zaprzestania działalności, gdy narzucone ceny są rażąco niskie. Tak więc działanie PKS godzi w konkurencję na rynku. Z punktu widzenia zapewnienia równych szans prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o reguły konkurencji nie do przyjęcia jest sytuacja, gdy nie podlegający konkurencji przedsiębiorca jednostronnie kształtuje strukturę rynku. Dostęp do rynku polega na możliwości uczestnictwa każdego przewoźnika spełniającego wymagania określone przepisami prawa do prowadzenia działalności gospodarczej. W konsekwencji to pasażer powinien wybierać przewoźnika. Działanie PKS nakierowane jest na osiągnięcie celu sprzecznego z ustawą i ma na celu wyeliminowanie walki konkurencyjnej.

Biorąc pod uwagę wyżej wymienione okoliczności, należy uznać, iż **została spełniona druga przesłanka wymieniona w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów**, tj. nadużywanie pozycji dominującej, mające na celu przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. **A zatem, w ocenie Prezesa UOKiK, spełnione zostały łącznie wszystkie wymagane przesłanki dla zakwalifikowania działań PKS jako praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...).**

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

III. Trzecią praktyką z art. 8. ust. 2 pkt 5, zarzuconą Uczestnikowi postępowania przez Wnioskodawcę jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz kursu nie objętego rozkładem jazdy.

Dla stwierdzenia tego rodzaju praktyki niezbędne jest łączne wystąpienie dwóch przesłanek:

- posiadanie przez PKS pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz (rynek właściwy),
- nadużywanie tej pozycji mające na celu przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, w tym przypadku wyrażające się wprowadzeniem na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz kursu nie objętego rozkładem jazdy.

Jak zostało wykazane wyżej, pierwsza przesłanka, a mianowicie posiadanie przez Uczestnika pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, **została spełniona.**

Wykonywanie przez PKS przejazdów nie uwzględnionych w rozkładzie jazdy jest działaniem niezgodnym z zapisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (Dz. U. 2001, Nr 125, poz. 1371 ze zm.) i organ antymonopolowy nie jest władny do oceny takiego zachowania. Właściwymi w tym zakresie są inne organy, o których mowa w ww. ustawie. Ustawa antymonopolowa natomiast jest samodzielnym, kompletnym źródłem prawa dla oceny praktyk ograniczających konkurencję i dla jej zastosowania nie jest wymagane stwierdzenie bezprawności działania wykazywanej na podstawie innych przepisów (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14.05.1999 r. sygn. akt I CKN 1152/97).

Tym niemniej uruchomienie kursów nie objętych rozkładem jazdy, z zamiarem „podbierania” pasażerów konkurentowi oraz w połączeniu z innymi działaniami skierowanymi przeciw konkurencji, w ocenie Prezesa UOKiK, jest zachowaniem naruszającym zasady uczciwej konkurencji na rynku i, w sytuacji posiadania przez takiego przewoźnika pozycji dominującej na danym rynku, podlega ocenie z punktu widzenia ustawy antymonopolowej jako praktyka ograniczająca konkurencję.

Po wejściu na rynek w dniu 15 września 2003 r. Prywatnego Przewoźnika, PKS uruchomiło dodatkowy, nie uwzględniony w rozkładzie jazdy kurs z Międzyrzecza do Gorzowa Wlkp. o godz. 7:00. Autobus Wnioskodawcy natomiast odjeżdża z tego samego miejsca zgodnie z rozkładem jazdy o godz. 7:15. Zatem „nielegalny” kurs został uruchomiony celowo wcześniej, niż kurs autobusu Wnioskodawcy, aby zabrać jego potencjalnych pasażerów. Zważywszy, że kursy te odbywają się w porze porannego szczytu, a odstęp czasowy pomiędzy jednym a drugim kursem wynosi 15 minut, można uznać, iż nie odbywa się to ze szkodą dla żadnego z przewoźników, za to z korzyścią dla konsumentów. Jednakże, jeśli wziąć pod uwagę zastosowanie przez PKS cen biletów o 50% niższych niż ceny Prywatnego Przewoźnika, to można przewidzieć, że potencjalni pasażerowie wybiorą tańszego przewoźnika i przyjdą na przystanek wcześniej, a autobus Wnioskodawcy odjedzie 15 minut później pusty lub prawie pusty. Należy tutaj po raz

kolejny podkreślić, że PKS może pozwolić sobie na takie zachowanie z racji posiadanej przewagi ekonomicznej i finansowej opisanej wcześniej w niniejszej decyzji.

Mając powyższe na względzie należy uznać, iż została spełniona druga przesłanka zarzucanej praktyki, dotycząca nadużywania przez PKS pozycji dominującej na rynku poprzez wprowadzenie na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz kursu nie objętego rozkładem jazdy. Tak więc **spełnione zostały łącznie wszystkie wymagane przesłanki dla zakwalifikowania działań PKS jako praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie (...).**

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

**IV.** Kolejną praktyką z art. 8. ust. 2 pkt 5, zarzuconą Uczestnikowi postępowania przez Wnioskodawcę jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku wprowadzenia na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz rozkładu kursów autobusów w tych samych godzinach, co Wnioskodawca, tj. wprowadzenie rozkładu jazdy pokrywającego się z rozkładem jazdy Wnioskodawcy.

Dla stwierdzenia tej praktyki niezbędne jest łączne wystąpienie dwóch przesłanek:

- posiadanie przez PKS pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz (rynek właściwy),
- nadużywanie tej pozycji mające na celu przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, w tym przypadku wyrażające się wprowadzeniem na ww. trasie rozkładu kursów autobusów pokrywającego się z rozkładem jazdy Wnioskodawcy.

Jak zostało wykazane wyżej, pierwsza przesłanka, a mianowicie posiadanie przez Uczestnika pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz, **została spełniona.**

Zgodnie z danymi zawartymi w materiale dowodowym, Wnioskodawca wykonuje przewozy na trasie Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. w ramach dwóch linii komunikacyjnych (*dowód: karty 50-51, 286-288*), zaś PKS obsługuje przedmiotową trasę w ramach czterech linii komunikacyjnych (*dowód: karty 197, 483-487*), na które posiada stosowne zezwolenia oraz skoordynowane rozkłady jazdy.

- Wyjazdy Wnioskodawcy z Międzyrzecza w kierunku Gorzowa Wlkp. odbywają się w godzinach: 5:50; 7:15; **7:50; 11:30; 13:10; 14:15; 16:20**; 18:20.

- Wyjazdy PKS z Międzyrzecza w kierunku Gorzowa Wlkp. odbywają się w godzinach: 5:00; 5:30; 6:05; 6:30; 6:50; **7:45**; 9:00; **11:45; 13:00; 14:00; 16:30**; 22:21.

- Wyjazdy Wnioskodawcy z Gorzowa Wlkp. w kierunku Międzyrzecza odbywają się w godzinach: **6:48**; 8:10; **8:50**; 12:40; **14:05; 15:15**; 17:15; 19:15.

- Wyjazdy PKS z Gorzowa Wlkp. w kierunku Międzyrzecza odbywają się w godzinach: 6:25; **7:00**; 7:45; **9:00**; 10:10; 11:30; 13:00; 13:30; **14:20; 15:10**; 16:00; 16:30; 18:00; 19:00.

Na 42 kursy wykonywane łącznie przez strony postępowania na całym odcinku trasy Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. (nie uwzględniono kursów Wnioskodawcy z Międzyrzecza do Skwierzyny oraz kursów Uczestnika ze Skwierzyny do Gorzowa

Wlkp.) stwierdzono 18 kursów (9 par kursów – w parze po jednym kursie Uczestnika i Wnioskodawcy), których godziny odjazdów z przystanków krańcowych (Gorzów Wlkp. i Międzyrzecz) są zbliżone, a różnica odjazdu autobusów Uczestnika i Wnioskodawcy wynosi od 5 do 15 minut (kursy „zbliżone” zaznaczono poprzez pogrubienie czcionki). Tak więc na 9 kursów „zbliżonych” występujących u każdej ze stron postępowania, stwierdzono:

- 4 kursy PKS poprzedzające odjazd autobusu Wnioskodawcy,
- 5 kursów Wnioskodawcy poprzedzających odjazd autobusu PKS.

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie potwierdził zarzutu wprowadzenia przez Uczestnika rozkładu jazdy pokrywającego się z godzinami odjazdu autobusów Wnioskodawcy. Większość rozkładów PKS na przedmiotowej trasie została skoordynowana bowiem jeszcze przed wejściem Prywatnego Przewoźnika na rynek, a tylko 2 z czterech „zbliżonych” kursów znajdują się w rozkładzie ustalonym w roku 2004, co przy wykonywanych na tej trasie 16 kursach Wnioskodawcy, nie stanowi, w ocenie organu antymonopolowego, przejawu nadużycia ze strony PKS pozycji dominującej na rynku.

Należy przy tym zaznaczyć, że Wnioskodawca podnosi kwestię, która ma swoje uregulowanie w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (j.t. Dz. U. 2000, Nr 50, poz. 601 ze zm.), więc ustalanie rozkładów jazdy nie jest sprawą tylko i wyłącznie przewoźnika, ale w rozpatrywanej sprawie wymaga zatwierdzenia przez Zarząd Województwa Lubuskiego oraz przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.

**Nie została zatem spełniona druga przesłanka** zarzucanej praktyki, dotycząca nadużywania przez PKS pozycji dominującej na rynku poprzez wprowadzenie na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz rozkładu kursów autobusów pokrywającego się z rozkładem jazdy Wnioskodawcy. Niespełnienie zaś jednej z przesłanek prowadzi do stwierdzenia, że zachowanie PKS, polegające na wprowadzeniu na trasie Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz kursu nie objętego rozkładem jazdy, **nie może być uznane za praktykę ograniczającą konkurencję, wskazaną w art. 8 ust. 2 pkt 5.**

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

**V.** Zgodnie z art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 8. Przez „przychód” należy przy tym rozumieć przychód uzyskany w roku podatkowym poprzedzającym dzień wszczęcia postępowania na podstawie ww. ustawy, w rozumieniu obowiązujących przepisów o podatku dochodowym (art. 4 pkt 15).

Biorąc pod uwagę znaczny stopień naruszenia interesu publicznego w wyniku stosowania opisanych w decyzji praktyk ograniczających konkurencję, organ antymonopolowy postanowił nałożyć na PKS karę pieniężną.

Decydując się na nałożenie niniejszą decyzją kary pieniężnej Prezes Urzędu wziął przede wszystkim pod uwagę szczególnie antykonkurencyjny charakter zachowania uczestnika na lokalnym rynku przewozów pasażerskich, które należy potraktować jako działanie

subiektywne, świadome i celowo nakierowane na ograniczanie i eliminację konkurencji na wymienionym rynku właściwym, ze szkodą dla pozostałych uczestników rynku, jakimi są konsumenci. Z doświadczenia organu antymonopolowego wynika, że konkurencja na tym rynku rozwija się powoli, w związku z czym każde jej duszenie w zarodku musi być oceniane negatywnie, ponieważ godzi w interes publiczny. Poza tym należy dodać, iż Prezes UOKiK w decyzji RWR 16/2004 z dnia 9 marca 2004 r. stwierdził, iż PKS podobnym zachowaniem naruszył przepisy art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*.

\*\*\*\*\* tajemnica przedsiębiorstwa

Określając wysokość kary, Prezes Urzędu wziął pod uwagę założenie, iż kara ta nie ma stanowić znaczącej dolegliwości dla karanego podmiotu, a o skuteczności zastosowanych sankcji nie decyduje stopień ich surowości, lecz sama istota sankcji, zwłaszcza uwypuklenie naganności stosowania wykazanych w pkt. I i pkt. II niniejszej decyzji praktyk monopolistycznych.

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

**VI.** Zgodnie z art. 90 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów* Prezes Urzędu może nadać rygor natychmiastowej wykonalności decyzji w całości lub w części, jeżeli wymaga tego ochrona konkurencji lub ważny interes konsumentów.

W niniejszej sprawie nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności punktom I, II i III sentencji decyzji jest w pełni uzasadnione. Jak bowiem wykazano w uzasadnieniu do ww. punktów sentencji decyzji, działanie PKS jest poważnym zagrożeniem nie tylko dla rozwoju, ale również dla istnienia konkurencji na ww. rynku. Zarówno konieczność obniżenia przez Wnioskodawcę cen biletów do poziomu narzuconego przez PKS, jak i nie obniżenie cen i utrata w wyniku tego klientów, może bowiem doprowadzić do osiągnięcia przez PKS celu, jakim jest usunięcie konkurenta z rynku. Zajęcie innego stanowiska mogłoby doprowadzić do sytuacji, gdzie w wyniku trwającego wiele miesięcy postępowania międzyinstancyjnego, ochrona konkurencji wynikająca z ustawy miałaby charakter czysto abstrakcyjny.

**VII.** Pismem z dnia 23 listopada 2004 r. pełnomocnik Wnioskodawcy wniósł o przyznanie kosztów postępowania według załączonego spisu.

Podstawę rozstrzygnięcia o kosztach postępowania w niniejszej sprawie stanowią przepisy art. 69 ust. 1 i 3, art. 70 oraz art. 75 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*. Zgodnie z treścią przepisu art. 69 ust. 1 cytowanej ustawy w *postępowaniu wszczętym na wniosek strona przegrywająca sprawę jest obowiązana zwrócić drugiej stronie, na jej żądanie, koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony*. Do kosztów tych zaliczyć należy opłatę od wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego wysokości 500,00zł., którą poniósł Wnioskodawca – strona wygrywająca spór – wnosząc o wszczęcie postępowania antymonopolowego. Wysokość tej opłaty została określona w przepisach rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2001r. w *sprawie wysokości opłat od wniosków o wszczęcie postępowania antymonopolowego oraz trybu ich uiszczania* (Dz. U. Nr 34, poz. 404).

Kolejny składnik kosztów postępowania antymonopolowego stanowi wynagrodzenie radcy prawnego, o czym mowa w art. 69 ust. 3 wyżej cytowanej ustawy. Przepis ten nakazuje obliczać koszty zastępstwa procesowego na podstawie przepisów odrębnych, tj., w przypadku, kiedy strona wygrywająca spór była reprezentowana przez radcę prawnego, na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. Nr 163, poz. 1349 z późn. zm.). Zgodnie z treścią przepisu § 14 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia stawka minimalna w sprawach z zakresu ochrony konkurencji wynosi 360,00 zł. Prezes UOKiK ustalając wysokość wynagrodzenia radcy prawnego, doszedł do przekonania, iż niniejsza sprawa nie obciążała strony dodatkowymi kosztami i nie wymagała od radcy prawnego szczególnie dużego nakładu pracy merytorycznej. Wobec powyższego, mając na uwadze treść przepisu § 2 cytowanego rozporządzenia, koszty te należało ustalić w wysokości stawki minimalnej, tj. 360,00 zł.

Ponadto organ antymonopolowy zaliczył do kosztów postępowania antymonopolowego opłatę skarbową od udzielonego pełnomocnictwa w wysokości 15,00zł. oraz koszty korespondencji w wysokości 34,35 zł.

Należy dodać, iż, zgodnie z art. 70 ust. 1 zd. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w razie częściowego uwzględnienia żądań zawartych we wniosku o wszczęcie postępowania koszty poniesione przez strony będą wzajemnie zniesione lub stosunkowo rozdzielone. Jednakże zgodnie z art. 70 ust. 1 zd. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może nałożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu wszystkich kosztów, jeżeli wniosek drugiej strony nie został uwzględniony jedynie w nieznacznej części. W rozpatrywanej sprawie na cztery zarzuty podniesione przez Wnioskodawcę, tylko jeden nie został przez Prezesa UOKiK uwzględniony, w związku z czym można przyjąć, iż wniosek nie został uwzględniony tylko w nieznacznej części.

Mając na względzie wynik przeprowadzonego postępowania, które potwierdziło zasadność części podniesionych przez Prywatnego Przewoźnika zarzutów, jak również wniosek dotyczący zwrotu kosztów wg przedstawionego spisu (karty 514-522), Prezes Urzędu orzekł jak w sentencji.

\*\*\*

Na postanowienie zawarte w punkcie VII niniejszej decyzji, na podstawie art. 78 ust. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479<sup>28</sup> § 1 pkt 2 k.p.c. przysługuje zażalenie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów we Wrocławiu w terminie tygodnia od dnia doręczenia.

Zgodnie z treścią art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479<sup>28</sup> § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem

Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów we Wrocławiu.

Stosownie do treści art. 105 ust. 4 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* – karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji, na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie :

**NBP O/O Warszawa nr : 51101010100078782231000000**

Z up. Prezesa UOKiK  
Dyrektor Delegatury UOKiK we Wrocławiu  
Zbigniew Jurczyk

Otrzymują:

- 1) Radca Prawny  
Bogusław Przybysz  
Biuro Prawne  
Kancelaria Radcy Prawnego  
ul. Zakaszewskiego 2  
66-300 Międzyrzecz
- 2) Adwokat  
Stanisław Żytkowski  
ul. Mieszka I 39  
66-400 Gorzów Wlkp