

# Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Delegatura Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Bydgoszczy

85-097 Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 34

Tel. (0-52) 345-56-44, Fax (0-52) 345-56-17, Tel. Centrala (0-52) 3254-100

E-mail: bydgoszcz@uokik.gov.pl

Bydgoszcz, dnia 3 października 2001 roku

RBG-531-02/00/MW

## Decyzja nr RBG- 40/2001

Na podstawie art. 105 KPA, w związku z art. 1 ust. 1 oraz art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000 roku nr 122 poz. 1319), działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego, wszczętego na wniosek Henryka Kucharczyka, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Zakład Produkcyjno Handlowy „MATBUD” z siedzibą w Pakości przeciwko Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Inowrocławiu, **umarza się postępowanie**

1. w sprawie stwierdzenia praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na wprowadzeniu przez Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu dodatkowych kursów autobusowych na trasach z Inowrocławia do Pakości i z Inowrocławia do Barcina, bez uzgodnienia tego z konkurentem;
2. w sprawie stwierdzenia praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na nieuczciwym oddziaływaniu Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu na kształtowanie cen poprzez przewóz dwóch pasażerów na jeden bilet oraz stosowanie rażąco niskich cen;
3. w sprawie stwierdzenia praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na próbie wyeliminowania z rynku usług przewozowych prywatnych przedsiębiorców, działających na trasach, na których Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu wprowadziło tzw. taryfę specjalną.

### Uzasadnienie:

Henryk Kucharczyk, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Zakład Produkcyjno Handlowy „MATBUD” z siedzibą w Pakości, polegającą na przewozie osób, w imieniu którego działał adwokat Krzysztof Podstawski (zwany dalej wnioskodawcą) wystąpił o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Inowrocławiu (zwanemu dalej uczestnikiem). Uzasadniając swe wystąpienie do organu antymonopolowego, wnioskodawca podniósł, iż dokonuje przewozu pasażerów przede wszystkim na trasie Pakość – Inowrocław. Na tej samej

trasie analogiczną działalność prowadzi uczestnik. Przewoźnicy, dnia 21 stycznia 1999 roku ustalili koordynację ruchu autobusów w Wydziale Komunikacji Urzędu Powiatowego w Inowrocławiu. Od czasu tego uzgodnienia uczestnik kilkakrotnie zmieniał swój rozkład jazdy, wprowadzając dodatkowe kursy autobusów na liniach Pakość – Inowrocław i Barcin – Inowrocław, nie dokonując przy tym żadnych uzgodnień. W praktyce pojazdy uczestnika odchodzą z przystanków kilka minut przed pojazdami wnioskodawcy.

Wnioskodawca podniósł dodatkowo, iż uczestnik – na trasie Pakość – Inowrocław – obniżył cenę biletu jednorazowego o 26% (z 3 zł na 2,20 zł). Zdaniem wnioskodawcy, z uwagi na stale rosnące ceny paliw, nie ma realnej możliwości obniżenia kosztów, a tym samym obniżenia cen biletów. W sytuacji, gdy nadto uczestnik korzysta z dotacji, praktyka taka (zdaniem wnioskodawcy) sprawia, że wnioskodawca prowadzi swoją działalność z gorszej pozycji. Skutkiem powyższego, wnioskodawca ponosi znaczące straty finansowe, albowiem obniżeniu uległy wpływy ze sprzedaży biletów jednorazowych.

W piśmie z dnia 19 czerwca 2000 roku, wnioskodawca zarzucił uczestnikowi:

1. przewożenie na jeden bilet dwóch pasażerów. Zdaniem wnioskodawcy, kierowcy uczestnika oferują potencjalnym pasażerom przewóz dwóch osób na jeden bilet;
2. zwiększenie ilości kursów autobusów, poprzez oferowanie usługi przewozu osobom, stojącym na przystankach przez kierowców specjalnych autokarów, jadących po dzieci do szkół.

W toku postępowania wnioskodawca przedłożył kasetę video, nagrany w asyście funkcjonariuszy policji, na której uwidoczniono godziny odjazdów autobusów z przystanku w Pakości.

Odpowiadając na wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego, uczestnik uznał zarzuty wnioskodawcy za bezzasadne i nie zgodne z istniejącym stanem faktycznym. Uczestnik zarzucił wnioskodawcy, iż to wnioskodawca korzysta z kilkudziesięcioletniego dorobku uczestnika w zakresie przewozu osób, poprzez korzystanie z przystanków rozlokowanych na trasie przejazdu autobusów oraz korzystając z przyzwyczajień potencjalnych pasażerów co do godzin odjazdu pojazdów. Uczestnik podniósł, iż to właśnie pojazdy wnioskodawcy odchodzą z przystanków o tych samych godzinach, lub tuż przed autobusami uczestnika. Zdaniem uczestnika, to właśnie wnioskodawca dokonał zmiany rozkładu jazdy. Służby rewizorskie uczestnika stwierdziły wielokrotne naruszenia przez wnioskodawcę uzgodnionego rozkładu jazdy. Naruszenia te polegały (w opinii uczestnika) na odjeżdżaniu autokarów wnioskodawcy tuż przed pojazdami uczestnika, kursującymi zgodnie z obowiązującym i uzgodnionym rozkładem jazdy.

Uczestnik nie zaprzeczył, iż dokonywał zmian rozkładu jazdy, lecz nie dokonał tego w celu wyeliminowania z rynku wnioskodawcy, lecz z tytułu wprowadzenia krajowego rozkładu jazdy (zmiany te wprowadzane są corocznie w maju przez przewoźników publicznych na terenie całego kraju). Ponadto niektóre zmiany wynikały z wniosków pasażerów i uzgodnień z dyrektorami szkół podstawowych w Barcinie, Piechcinie i Mamliczu, gdzie, w ramach regularnych kursów autobusowych, na podstawie szkolnych biletów miesięcznych uczestnik przewozi młodzież.

Uczestnik podał również, iż w styczniu 2000 roku wprowadzone zostały zmiany cen w całym przedsiębiorstwie. Jednocześnie przedsiębiorstwo w tym samym terminie wprowadziło na niektórych trasach, w tym do Pakości, taryfę specjalną.

Ustosunkowując się do kwestii dotowania cen biletów, uczestnik podał, iż wyrównanie cen z budżetu dotyczy tylko przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

W odniesieniu do nagrania video, przedstawiającego godziny odjazdów autobusów z przystanku w Pakości, uczestnik przedłożył dane, z których wynika, iż – jeśli istniały różnice w odjazdach autobusów z przystanku w Pakości – były to różnice najwyżej kilkuminutowe.

Organ antymonopolowy przeprowadził postępowanie dowodowe w sprawie.

Podczas rozprawy administracyjnej, przeprowadzonej dnia 15 grudnia 2000 roku przesłuchano świadków na okoliczność potwierdzenia zarzutów wnioskodawcy, dotyczących przewożenia na jeden bilet dwóch pasażerów oraz zwiększenia ilości kursów przez uczestnika postępowania. Świadek Sławomir Kucharski zeznał, iż w połowie maja kierowca autobusu uczestnika zaproponował mu oraz grupie osób stojących na przystanku, przejazd w ten sposób, iż dwie osoby podróżować będą za jeden bilet. Świadek zeznał, iż podróżuje autobusami kursującymi na linii Pakość – Inowrocław jeździ bardzo rzadko (choć przyznaje, że „częściej jeździ od około trzech miesięcy”). Praktyka opisana przez świadka zdarzyła mu się raz.

Świadek Rafał Lewandowski zeznał, iż po podjechaniu na przystanek autobusu uczestnika, jego kierowca stanął na schodach autobusu i zaproponował znajdującym się tam osobom przewóz pasażerów w ten sposób, iż każde dwie osoby podróżowałyby na jeden bilet. Świadek zeznał, iż znane mu jest tylko jedno, tego rodzaju zdarzenie, mające miejsce „między 15 a 20 maja 2000 roku”. Do świadka docierały jednak informacje o podobnych zdarzeniach.

Świadek Mieczysław Lewandowski zeznał, iż w połowie maja 2000 roku stał na przystanku autobusowym wraz z Rafałem Lewandowskim. Do przystanku podjechał autobus uczestnika i kierowca powiedział do czekających na przewóz ludzi: „dwie osoby na jeden bilet!”. Świadcowi nie było nic wiadomo o tym, czy autobusy uczestnika kursują częściej niż wynika to z ich rozkładów jazdy.

Podczas rozprawy administracyjnej, przeprowadzonej w dniu 12 stycznia 2001 roku świadek Wojciech Przekwas, kierownik Działu Przewozów Pasażerskich uczestnika zeznał, iż nic mu nie wiadomo na temat praktyki uczestnika, polegającej na przewożeniu dwóch pasażerów na jeden bilet. Ponadto świadek Wojciech Przekwas zeznał, iż nic nie wie o zwiększonej ilości kursów autobusowych. Świadek nic również nie wiedział o tym, że pojazdy uczestnika kursowały niezgodnie z planem oraz tuż przed autobusami uczestnika. Świadek zeznał, iż przewożenie dwóch pasażerów na jeden bilet jest zabronione a sankcje za takie praktyki dotknęłyby zarówno kierowcę jak i pasażerów podróżujących de facto bez biletów („na gapę”).

Świadek zeznał także, iż na trasie Inowrocław – Barcin uczestnik zorganizował tzw. kursy szkolne. Świadek podkreślił jednak, iż nie były to tzw. kursy zerowe, czyli przejazdy autobusu z przystanku początkowego do miejsca docelowego bez przystanków, lecz zwykłe, regularne rejsy autobusów.

Organ antymonopolowy włączył do akt postępowania dokumentację, zebraną przez Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu, a dotyczącą wzajemnych pretensji wnioskodawcy i uczestnika o podjeżdżanie pojazdów pod przystanki tuż przed autobusami konkurenta. Postępowanie przed Starostą zakończyło się – jak wynika z nadesłanych dokumentów – wzajemnym zobowiązaniem do przestrzegania rozkładów jazdy.

Organ antymonopolowy, przeprowadził postępowanie wyjaśniające w przedmiocie ustalenia, czy wprowadzenie przez uczestnika tzw. taryfy specjalnej na czterech trasach tj.:

1. Inowrocław – Pakość
2. Inowrocław – Piechcin
3. Inowrocław – Kruszwica
4. Inowrocław – Gniewkowo

nie zmierza do wyeliminowania z tych tras prywatnych przedsiębiorców, będących konkurentami uczestnika. Ustalono, iż na wym. wyżej trasach obowiązują następujące ceny:

**Trasa**

**Cena biletu PKS**

**Cena biletu przewoźnika**

Inowrocław-Pakość	2,40 zł	<b>prywatnego</b> 2,20 zł
Inowrocław-Piechcin	2,60 zł	2,70 zł
Inowrocław-Kruszwica	2,60 zł	2,50 zł
Inowrocław-Gniewkowo	3,20 zł	3,20 zł

Postępowanie prowadzone przez Prezesa Urzędu w niniejszej sprawie zmierzały przede wszystkim w kierunku zawarcia ugody między, wzajemnie oskarżającymi się stronami. Wnioskodawca jednak – mimo prawidłowego wezwania go na rozprawę, w trakcie której ugoda była zawarta, nie stawił się na rozprawę.

### **Prezes Urzędu zważył, co następuje**

Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2000 roku nr 122 poz. 1319) stanowi, iż ustawa określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Orzecznictwo Sądu Antymonopolowego kładzie silny nacisk na publicznoprawny charakter działań Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Wyrokiem z dnia 28 maja 2001 roku (sygn. akt XVII Ama 82/00) Sąd Antymonopolowy oddalił odwołanie Miejskiego Rzecznika Konsumentów w Tychach, występującego w imieniu konsumenta. W ocenie Sądu sprawa nie dotyczyła interesu publicznoprawnego. Słowo „publiczny”, według Sądu oznacza „dotyczący ogółu” a nie indywidualnej osoby czy określonej grupy. Podobne stanowisko Sąd zaprezentował w wyroku z dnia 27 czerwca 2001 roku (sygn. akt XVII Ama 87/00), w sprawie w której wnioskodawcami byli przedstawiciele plantatorów rzepaku, kwestionujący sprzeczne z prawem działania zakładów tłuszczowych.

Spór dwóch przedsiębiorców, będących stronami niniejszego postępowania (funkcjonujących de facto w warunkach duopolu na rynku zawężonym do dwóch tras: Pakość – Inowrocław, Barcin - Inowrocław), w zakresie zarzutów sformułowanych we wniosku o wszczęcie postępowania oraz w piśmie z dnia 19 czerwca 2000 roku, uzupełniającym wniosek, ma – w świetle ostatniego orzecznictwa Sądu Antymonopolowego – charakter prywatnoprawny. Wzajemne pretensje wnioskodawcy i uczestnika związane są z działaniami godzącymi w interesy jednego lub drugiego przedsiębiorcy. Zarzuty zwiększenia ilości kursów autobusowych, przewożenia dwóch pasażerów na jeden bilet czy też podjeżdżania autokarów do przystanków tuż przed pojazdami konkurenta nie mają nic wspólnego z naruszaniem interesu publicznoprawnego i winno się ich dochodzić w drodze procesu sądowego. Polskie prawo daje przedsiębiorcom możliwości obrony przed nieuczciwymi działaniami innych przedsiębiorców. Ustawa z 16 kwietnia 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, opubl. w Dz.U. z 1993 roku nr 47 poz. 211 zawiera otwarty katalog czynów nieuczciwej konkurencji. Przedsiębiorca może domagać się – w odniesieniu do czynów nieuczciwej konkurencji – żądać:

1. zaniechania niedozwolonych działań;

2. usunięcia skutków niedozwolonych działań;
3. złożenia jednokrotnego lub wielokrotnego oświadczenia odpowiedniej treści i w odpowiedniej formie;
4. naprawienia wyrządzonej szkody na zasadach ogólnych;
5. wydania bezpodstawnie uzyskanych korzyści na zasadach ogólnych;
6. zasądzenia odpowiedniej sumy pieniężnej na określony cel społeczny związany ze wspieraniem kultury polskiej lub ochroną dziedzictwa narodowego – jeżeli czyn nieuczciwej konkurencji był zawiniony.

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz.U. z 1997 roku nr 141 poz. 942) ustanawia organy właściwe do udzielenia, odmowy udzielenia, cofnięcia, zmiany lub stwierdzenia wygaśnięcia zezwolenia udzielanego przewoźnikom na krajowy zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi nie będącymi taksówkami. Na podstawie art. 12 ust. 6 cytowanej ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku, zezwolenie cofa się, jeżeli przedsiębiorca narusza przepisy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Z akt sprawy niniejszego postępowania wynika jednoznacznie, iż Starostwo Powiatowe w Inowrocławiu prowadziło stosowne postępowanie wyjaśniające w sprawie zarzutów stawianych sobie wzajemnie przez wnioskodawcę i uczestnika. Według informacji uzyskanych ze Starostwa postępowanie zakończyło się wzajemnym zobowiązaniem do przestrzegania rozkładów jazdy.

Organ antymonopolowy wszczął postępowanie w sprawie i prowadził je pod kątem skłonienia stron do ugody. Do ugody przed Prezesem Urzędu jednak nie doszło z powodu nie stawienia się na rozprawę administracyjną pełnomocnika wnioskodawcy (prawidłowo powiadomionego o terminie i czasie przeprowadzenia rozprawy – dowód zwrotne poświadczenie odbioru wezwania na rozprawę znajdujące się w aktach sprawy).

Odnosząc się do kwestii cen, obowiązujących na liniach Inowrocław – Pakość i Inowrocław – Barcin stwierdzić należy, że walka cenowa między konkurującymi przedsiębiorcami (szczególnie w warunkach duopolu) jest normalną, niezwykle korzystną dla konsumenta, praktyką. Nie udowodniono w ramach niniejszego postępowania, iż uczestnik stosuje ceny biletów, które nie zapewniają pokrycia ponoszonych kosztów. Wskazać należy, iż wnioskodawca stosuje podobne ceny biletów (na trasie z Inowrocławia do Pakości cena biletu jest niższa od ceny uczestnika o 20 gr., natomiast na trasie z Inowrocławia do Barcina cena wnioskodawcy jest o 10 gr. wyższa od ceny uczestnika).

Z zebranych przez organ antymonopolowy danych wynika, iż tam, gdzie uczestnik stosuje tzw. taryfę specjalną, czyli na trasach, na których działają prywatni przewoźnicy ceny uczestnika są niższe od tych, które ustaliła prywatna konkurencja.

Mając na uwadze powyższe, a w szczególności prywatnoprawny charakter sporu stron niniejszego postępowania, uniemożliwiający (w świetle linii orzeczniczej Sądu Antymonopolowego) wydanie merytorycznej decyzji w sprawie, należało orzec jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego za pośrednictwem niniejszej Delegatury w terminie dwutygodniowym od daty doręczenia niniejszej decyzji.

Z up. Prezesa Urzędu Ochrony

Konkurencji  
i Konsumentów  
Andrzej Chajęcki  
Dyrektor Delegatury w Bydgoszczy

**Otrzymują:**

Krzysztof Podstawski, adw.  
Zespół Adwokacki nr 4  
ul. Nowy Rynek 5  
85-131 Bydgoszcz

Przedsiębiorstwo Państwowej  
Komunikacji Samochodowej  
ul. Kasprzaka 5  
88-100 Inowrocław