



**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, 3.11.2006 r.

RWR 411-4/05/AG/

DECYZJA RWR 42/06

I. Na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. w związku z art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. 2005 r. Nr 244, poz. 2080) 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* (Dz. U. nr 18 poz. 172 ze zm.),

– działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

umarza się jako bezprzedmiotowe postępowanie antymonopolowe wszczęte na wniosek Doroty Forgiel i Dariusza Forgiela - prowadzących działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej pod firmą Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe KARMAT s.c. z siedzibą w Rosochatej przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej TRANS-POL Sp. z o.o. z siedzibą w Legnicy, w sprawie uznania za ograniczającą konkurencję praktyki polegającej na nadużywaniu przez ww. przedsiębiorcę pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na terenie powiatu legnickiego, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku stosowania na trasie Legnica – Dąbie cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych w cennikach dla innych tras o tej samej lub podobnej długości i nakazania jej zaniechania.

UZASADNIENIE

I. Dnia 17.01.2005 r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu wpłynął wniosek Doroty Forgiel i Dariusza Forgiela - prowadzących działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej pod firmą Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe KARMAT z siedzibą w Rosochatej (zwaney dalej Przewoźnikiem lub wnioskodawcą) o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej TRANS-POL Sp. z o.o. z siedzibą w Legnicy(zwanemu dalej PKS, Przedsiębiorstwem lub uczestnikiem). Spółka wniosła o:
- nakazanie zaniechania stosowania praktyki ograniczającej konkurencję,

- nadanie decyzji zakazującej zaniżania cen biletów rygoru natychmiastowej wykonalności.

II. W uzasadnieniu wniosku Przewoźnik podał, iż w ramach prowadzonej działalności gospodarczej prowadzi regularne przewozy pasażerów na trasie Legnica-Dąbie, na której przewozy prowadzi również Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej TRANS-POL Sp. z o.o. w Legnicy. Przedsiębiorstwo stosuje praktyki mające na celu ograniczenie rozwoju konkurencji, polegające na celowym zaniżaniu cen biletów na określonych trasach. PKS na trasie Legnica – Dąbie stosuje ceny biletów znacznie niższe, niż na innych trasach o podobnej długości. Wnioskodawca podniósł, iż nie jest w stanie konkurować z dominującym przewoźnikiem, jakim jest PKS, a także, że po wyeliminowaniu konkurenta z rynku PKS zacznie stosować ceny biletów wynikające z cennika dla pozostałych tras, a więc znacznie wyższe.

Dowód: karty 1-3.

III. Pismem z dnia 24.01.2005 r. Urząd wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalnych wniosku m.in. poprzez uprawdopodobnienie naruszenia przez PKS przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (zwanej dalej ustawą antymonopolową). Jako uprawdopodobnienie zarzutu stawianego Przedsiębiorstwu wnioskodawca w dniu 15.03.2005 r. dostarczył cenniki ogólne stosowane przez PKS oraz kopie stosowanych przez PKS na różnych trasach biletów jednorazowych.

Dowód: karty 5, 13-39.

IV. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej Prezesem Urzędu lub organem antymonopolowym) postanowieniem nr 148/2005 z dnia 6.04.2005 r. **wszczał antymonopolowe postępowanie administracyjne** przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej TRANS-POL Sp. z o.o. w Legnicy w sprawie uznania za ograniczającą konkurencję i nakazania zaniechania stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na nadużywaniu przez ww. przedsiębiorcę pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na terenie powiatu legnickiego, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku stosowania na trasie Legnica – Dąbie cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych w cennikach dla innych tras o tej samej lub podobnej długości, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej.

Dowód: karty 41-43.

V. W odpowiedzi na stawiane zarzuty, PKS wniósł o oddalenie zarzutów i obciążenie wnioskodawcy kosztami postępowania antymonopolowego. W uzasadnieniu uczestnik postępowania wyjaśnił, iż od kilkudziesięciu lat prowadził usługi przewozu osób na trasie Legnica – Dąbie, znacznie dłużej niż wnioskodawca. Zdaniem Przedsiębiorstwa wnioskodawca od momentu wejścia na tą trasę stosował ceny dumpingowe, co zmuszało PKS do stopniowego likwidowania kolejnych kursów. W konsekwencji w maju 2002 r. PKS zlikwidował ostatni kurs i zaprzestał działalności przewozowej na przedmiotowej trasie. Wnioskodawca natomiast stosował tymczasową obniżkę cen biletów, a po wyeliminowaniu PKS ceny podniósł. Uczestnik wznowił kursy na przedmiotowej trasie

we wrześniu 2003 r., stosując promocyjne ceny biletów jednorazowych normalnych. Ponadto uczestnik podniósł, iż ceny biletów jednorazowych stosowane przez wnioskodawcę na przedmiotowej trasie zawsze były niższe od cen stosowanych przez PKS.

Dowód: karty 44-47.

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

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej TRANS-POL Sp. z o.o. powstało w 2004 r. w wyniku bezpośredniej prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Legnicy. Spółka została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym 22.12.2004 r. przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu, IX Wydział Gospodarczy KRS pod numerem 0000224668. Przedmiotem działalności PKS jest m.in.:

- transport pasażerski miejski (PKD 60.21.A),
- transport pasażerski międzymiastowy (PKD 60.21.B),
- transport lądowy pasażerski pozostały (PKD 60.23.Z),
- działalność związana z turystyką (PKD 63.30),

Na trasie Legnica – Dąbie przewozy pasażerskie PKS wykonuje obecnie na podstawie zezwolenia nr 0000481/1 na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z dnia 15.10.2004 r., wydanego przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

Dowód: karty 48-51, 61-63, 65, 147-155.

2. Wnioskodawca prowadzi działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe KARMAT s.c. z siedzibą w Rosochatej, na podstawie wpisu do Ewidencji Działalności Gospodarczej nr SO-6412/115/04. Przedmiotem działalności wnioskodawcy jest m.in.:

- transport pasażerski miejski,
- transport pasażerski lądowy pozostały.

Przewozy pasażerskie na trasie Legnica – Dąbie wnioskodawca wykonuje od 5 maja 1999 r. na mocy rozkładu jazdy stanowiącego załącznik nr 1 do zezwolenia nr 1/99. Obecnie przewozy na tej trasie wykonywane są na podstawie zezwolenia nr 0000340/2 na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z dnia 21.12.2004 r., wydanego przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

Dowód: karty 14-18, 92.

3. Długość przedmiotowej trasy, mierzona od przystanku w Legnicy (przy ul. Dworcowej) do końcowego przystanku w miejscowości Dąbie wynosi 18 km. W tabeli poniżej (Tab. 1) przedstawiona jest historia cen biletów dla przedmiotowej trasy, stosowanych przez strony postępowania na przestrzeni lat 2002-2005.

Tab. 1. Zestawienie cen biletów jednorazowych normalnych w przedziale do 20 km w latach 2002-2005.

Data	Wydarzenie	PKS		Przewoźnik
		Cennik ogólny	Trasa Legnica-Dąbie	
		(przedział odległości) 16-20 km	16-20 km	
1 marca 2002 r.	Brak odrębnego cennika dla przedmiotowej trasy	4,50 zł	-	4,30 zł
1 września 2003 r.	Wejście PKS na trasę Legnica - Dąbie	4,50 zł	3,00 zł	4,30 zł
1 października 2003 r.	Zmiana cen	4,50 zł	3,00 zł	2,50 zł
7 października 2004 r.	Wprowadzenie przez PKS na wybranych trasach ulgi handlowej 30%	4,50 zł	0,90 zł	
Październik 2004 r.	Obniżenie cen przez wnioskodawcę	4,50 zł	0,90 zł	2,00 zł

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie kart 19-21, 156-164.

Jak widać, do września 2003 r. na przedmiotowej trasie przewozy prowadził tylko wnioskodawca, a cena biletu jednorazowego normalnego stosowana przez niego na trasie o długości 18 km wynosiła 4,30 zł. W dniu 1 września 2003 r. przewozy osób na trasie Legnica-Dąbie zaczął świadczyć również PKS, wchodząc z ceną biletu jednorazowego w wysokości 3,00 zł. Na innych trasach obsługiwanych przez PKS cena biletu jednorazowego normalnego dla odległości w przedziale 16-20 km wynosiła 4,50 zł.

W październiku 2003 r. wnioskodawca obniżył cenę biletu o 42%, do 2,50 zł. Cena ta była o 17% niższa od ceny stosowanej na trasie przez PKS.

Rok później PKS wprowadził na wybranych trasach, w tym na trasie Legnica-Dąbie, ulgę handlową w wysokości 30%, tym samym cena biletu na trasie spadła do 0,90 zł. W odpowiedzi na takie posunięcie PKS, Przewoźnik obniżył swoją cenę do 2,00 zł.

Należy dodać, że w komunikacji pośpiesznej realizowanej przez PKS ceny biletów nie zmieniły się od 2002 r. Dla odległości 16-20 km cena biletu jednorazowego normalnego wynosi 6,00 zł. (karta 74).

4. W roku 2003 na trasie Legnica-Dąbie PKS w dni robocze wykonywał 20 kursów. Od 15 października 2004 r. do chwili obecnej w dni robocze na tej trasie PKS wykonuje 28 kursów w komunikacji zwykłej.

Średnia dzienna zdolność przewozowa PKS na trasie Legnica-Dąbie, mierzona średnią liczbą miejsc pasażerskich w pojazdach wykonujących kursy na tej trasie wynosiła:

Tajemnica przedsiębiorstwa

Dowód: karty 113, 115, 124-125, 189, 191-192.

5. Wnioskodawca w dni robocze na przedmiotowej trasie w 2003 r. wykonywał 20 kursów, w roku 2004 – 24 kursy, a w roku 2005 – 27 kursów. Trasę obsługują zamiennie i w zależności od potrzeb 3 pojazdy o pojemności przewozowej ***Tajemnica przedsiębiorstwa*** miejsc, co daje średnią pojemność przewozową 39 miejsc. W związku z tym w latach 2003-2005 Przewoźnik osiągał następującą średnią dzienną zdolność przewozową:

Tajemnica przedsiębiorstwa

Wnioskodawca wykonuje na przedmiotowej trasie przewozy osób komunikacją zwykłą.

Przewozy osób na spornej trasie wykonują tylko wnioskodawca i uczestnik postępowania.

Dowód: karty 22-34, 97, 106-107.

6. W trakcie postępowania organ antymonopolowy przeprowadził analizę udziału PKS w przewozie osób w komunikacji zwykłej na obszarze powiatu legnickiego (Tab. 2-4 – zał. nr 1 do niniejszej decyzji). W trakcie postępowania ustalono, iż przewóz osób komunikacją zwykłą na obszarze powiatu legnickiego wraz ze stronami niniejszego postępowania wykonuje przynajmniej 15 przedsiębiorców. Analizę przeprowadzono na podstawie następujących kryteriów:

- a) średniodzienna liczba osób przewiezionych na obszarze powiatu legnickiego,
- b) średniomiesięczna liczba sprzedanych biletów jednorazowych na ww. obszarze,
- c) przebieg w km na terenie powiatu

Dowód: karty 64, 178, 180, 207, 211, 213, 221, 223, 226, 240, 243, 245, 253, 257.

Ad a)

Pod względem liczby osób przewożonych dziennie na terenie powiatu legnickiego w komunikacji zwykłej udział PKS wynosił **12,58%** w roku 2004 i zmalał do **9,21%** w roku 2005. Udział wnioskodawcy w tym czasie wynosił odpowiednio **11,87%** i **11,85%**.

Ad b)

Podobnie, jak w przypadku poprzedniego kryterium, pod względem średniej liczby biletów jednorazowych sprzedawanych miesięcznie na terenie powiatu, udział uczestnika w rynku jest niewielki – wynosił on bowiem **9,89%** w roku 2004 i **8,03%** w roku 2005.

Ad c)

Udział PKS mierzony liczbą kilometrów przejechanych na obszarze powiatu legnickiego w komunikacji zwykłej wynosił w roku **8,47%** i spadł w roku 2005 do **8,00%**.

7. Organ antymonopolowy przeprowadził również analizę udziału PKS i Przewoźnika w przewozie osób w komunikacji zwykłej na trasie Legnica-Dąbie 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,

Ad a)

Udział w przewozach w komunikacji zwykłej na analizowanej trasie mierzony liczbą wykonywanych na niej kursów w latach 2004-2005 (Tab. 5) rozkłada się następująco:

Tab. 5. Zestawienie liczby kursów w komunikacji zwykłej, wykonywanych w latach 2004 - 2005 na trasie Legnica-Dąbie w dni robocze.

Przewoźnik	2004 r.		2005 r.	
	Liczba kursów	Udział %	Liczba kursów	Udział %
PKS	22*	47,8	28	50,9
Wnioskodawca	24	52,2	27	49,1
Razem	46	100	55	100

* przyjęto średnią dzienną liczbę kursów proporcjonalnie do okresu wykonywania kursów

Źródło: opracowanie UOKiK na podstawie kart 22-34, 124-125.

Jak widać, pod względem liczby wykonywanych na przedmiotowej trasie kursów, udziały obu przewoźników są wyrównane. Udział PKS wynosił 47,8% w roku 2004 oraz 50,9% roku 2005, podczas gdy wnioskodawca zajmował odpowiednio 52,2% i 49,1% rynku.

Ad b)

Jeśli udział w rynku mierzony jest średnią liczbą pasażerów przewożonych dziennie na spornej trasie (Tab. 6 – zał. nr 2 do niniejszej decyzji), to udział PKS wynosił 35,4% w roku 2004 i 32,3% w roku 2005, podczas gdy wnioskodawca osiągał 64,6% rynku w 2004 r. i 67,7% w roku 2005.

Ad c)

Podobnie, jak w przypadku poprzedniego kryterium, pod względem średniej liczby biletów jednorazowych sprzedawanych miesięcznie na trasie Legnica-Dąbie (Tab. 7 –

zał. nr 2 do niniejszej decyzji), wnioskodawca posiada zdecydowanie większy udział w rynku ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
podczas gdy sprzedaż PKS stanowi odpowiednio ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
wszystkich biletów jednorazowych sprzedanych na przedmiotowej trasie.

7. W trakcie postępowania Urząd dokonał porównania kosztów i przychodów przypadających na jeden wozokilometr na spornej trasie (Tab. 8 – zał. nr 3 do niniejszej decyzji).

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.

W roku 2004 różnica pomiędzy przychodem a kosztem jednostkowym PKS wyniosła ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
podczas gdy wnioskodawca osiągnął zysk w wysokości ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
zł na 1 wozokilometr. W 2005 r. zysk jednostkowy PKS wyniósł ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
zaś wnioskodawcy ***Tajemnica przedsiębiorstwa***
Przychód PKS, przypadający na jeden wozokilometr na spornej trasie, pomimo zmniejszenia w roku 2005 w stosunku do roku 2004, był wyższy niż koszt jednego wozokilometra.

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

Uczestnikowi postawiony został zarzut nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na terenie powiatu legnickiego, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji w wyniku stosowania na trasie Legnica – Dąbie cen biletów jednorazowych poniżej cen stosowanych w cennikach dla innych tras o tej samej lub podobnej długości

1. Interes publicznoprawny

Rozpatrując niniejszą sprawę należy rozważyć, czy prowadzenie przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów niniejszego postępowania antymonopolowego leży w interesie publicznoprawnym. Zgodnie bowiem z art. 1 ust.1 ustawy o ochronie (...) *ustawa określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznoprawnym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów*. Powyższy zapis przesądza więc o wyłączeniu możliwości 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*, a wszczęcie postępowania antymonopolowego było z tego powodu uzasadnione.

Dla stwierdzenia naruszenia interesu publicznego jest wystarczające, a zarazem niezbędne, dowolne nadużycie siły rynkowej w relacjach ze słabszymi uczestnikami rynku. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 sierpnia 2003 r. (Sygn. akt I CK 185/03) orzekł, 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*”.

2. Rynek właściwy

Ponieważ poddane ocenie organu antymonopolowego zachowania uczestnika postępowania zachodzą w strukturze rynkowej, istotne znaczenie ma określenie rynku właściwego w niniejszej sprawie, czyli – zgodnie z art.4 pkt 8 ustawy o *ochronie (...)* – rynku towarów, *który ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku,(...) panują zbliżone warunki konkurencji preferencji konsumentów.*

Mówiąc o rynku właściwym, określa się rynek w ujęciu produktowym i geograficznym. Rynek w znaczeniu przedmiotowym odnosi się do towarów w rozumieniu art. 4 pkt 6 ustawy antymonopolowej (m.in. rzeczy, usługi). Natomiast rynek w ujęciu geograficznym odnosi się do obszaru, na jakim te towary są oferowane.

Nawiązując do ustawowej definicji rynku właściwego, stwierdzić należy, iż produktem w niniejszej sprawie jest usługa przewozu zwykłą komunikacją autobusową. Nabywcami tego produktu są konsumenci – korzystający z usług przewozowych głównie w celu dojazdu do szkół i pracy, nie tylko do miejscowości Legnica i Dąbie, ale także do miejscowości leżących pomiędzy nimi. Z usług przewozu korzystają konsumenci codziennie dojeżdżający do szkół i pracy w różnych miejscowościach powiatu legnickiego. Substytutem komunikacji zwykłej z tego względu nie jest autobusowa komunikacja pośpieszna, a także dlatego, że przystanki pośrednie, znajdujące się w małych miejscowościach, które są obsługiwane przez komunikację zwykłą, w przypadku kursów pośpiesznych na ogół są pomijane. Tym samym te dwa rodzaje komunikacji odpowiadają innym potrzebom komunikacyjnym. Ponadto, należy zaznaczyć, że nie są to substytuty również ze względu na różnicę w cenie biletów, ponieważ jak wskazano wyżej, cena biletu jednorazowego normalnego w komunikacji pośpiesznej, obowiązująca np. w autobusach PKS, jest o 33% wyższa od ceny biletu PKS w komunikacji zwykłej wg cennika ogólnego.

Jako rynek geograficzny w sprawie, wyodrębniono rynek lokalny, którym jest obszar powiatu legnickiego, na terenie którego usługi te są wykonywane i na którym toczy się walka konkurencyjna pomiędzy firmami działającymi na, co do zasady, konkurencyjnym rynku przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Za takim

wyodrębnieniem rynku geograficznego przemawia fakt, że, jak wspomniano wyżej, nabywcami produktu oferowanego zarówno przez wnioskodawcę jak i uczestnika postępowania są konsumenci korzystający dość regularnie ze zwykłej komunikacji autobusowej głównie w celu dojazdu do szkół i pracy w miejscowościach położonych w niedużych odległościach.

W rozpatrywanej sprawie do bezpośredniej konkurencji pomiędzy stronami postępowania dochodzi co prawda wyłącznie na trasie Legnica-Dąbie, jednakże Prezes Urzędu uwzględnił również potencjalną możliwość rozszerzenia przez wnioskodawcę prowadzonej działalności o przewozy również na innych trasach w obrębie powiatu legnickiego. Przede wszystkim jednak z uwagi na wielkość i skalę działania uczestnika, należało zbadać jego pozycję nie tylko na spornej trasie, gdzie dochodzi do bezpośredniej rywalizacji z wnioskodawcą, ale również na obszarze całego powiatu legnickiego.

Dla zanalizowania niniejszej sprawy należy odwołać się do tzw. teorii „dwóch rynków”. Teoria dwóch rynków zależnych została zaakceptowana przez europejskie organy antymonopolowe np. w sprawie ECS/AKZO, gdzie uznano, że pozycja dominująca na jednym rynku może być nadużyta wskutek postępowania przedsiębiorstwa na innym rynku (sprawa nr IV/30.698, ECS/AKZO, Commission decision 1985, Official Journal of the European Communities, nr L 374, s. 16-17). Komisja Europejska i Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznały, że *„nadużycie pozycji dominującej na rynku surowców może ograniczać konkurencję na rynku, na którym są sprzedawane pochodne surowca, i te efekty muszą być wzięte pod uwagę w rozważaniach skutków naruszenia prawa, nawet jeśli rynek produktów pochodnych nie stanowi rynku samoistnego”* (vide: B. Majewska-Jurczyk, *Dominacja w polityce konkurencji Unii Europejskiej*, Wrocław 1998, s. 46-47 i podane tam orzecznictwo).

W prowadzonym postępowaniu mamy do czynienia z podobną sytuacją, w odniesieniu do rynku w ujęciu geograficznym. Silna pozycja dominująca PKS na obszarze powiatu mogła dezorganizować konkurencję na trasie Legnica-Dąbie.

W celu rozstrzygnięcia niniejszej sprawy za rynek produktowy przyjęto zatem przewóz osób zwykłą komunikacją autobusową. Natomiast odnośnie rynku geograficznego, wyodrębniono rynek lokalny, którym jest obszar powiatu legnickiego.

Rynkiem właściwym w prowadzonym postępowaniu jest więc rynek przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na terenie powiatu legnickiego.

3. Ustalenie pozycji rynkowej uczestnika 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 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. 4) wynika, iż udział PKS na zakreślonym wyżej rynku wynosi od 8% do 9,21%, w zależności od

kryterium, według którego obliczano wskaźnik udziału w rynku. Z uwagi na ilość przejechanych kilometrów w komunikacji zwykłej na terenie powiatu legnickiego udział ten wynosi 8%. Przy pomiarze według średniej miesięcznej liczby sprzedanych biletów jednorazowych PKS posiada 8,03% rynku, zaś według kryterium średniodziennej liczby przewiezionych pasażerów, uwzględniającego pasażerów z biletami miesięcznymi, udział PKS w rynku właściwym wynosi 9,21%. Zatem zgodnie z powyższymi kryteriami PKS osiąga 8-9% rynku przy bardzo dużej konkurencji ze strony innych przewoźników, co świadczy, iż nie posiada on pozycji dominującej na rynku właściwym.

Dodatkowo, po zbadaniu pozycji obu przewoźników na trasie Legnica-Dąbie (Tab. 5 -Tab.7), okazało się, że na tym subryнку siły obu rywali są dość zrównoważone, jeśli wziąć pod uwagę liczbę wykonywanych na tej trasie kursów. Natomiast pod względem liczby przewożonych pasażerów oraz liczby sprzedanych biletów to wnioskodawca, z udziałem ok. 68%, posiada przewagę nad PKS. Nie można zatem stwierdzić, że PKS posiada na tym rynku pozycję, która umożliwia mu działanie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Mamy tutaj do czynienia z typowym duopolem, w którym żaden z konkurentów nie ma dostatecznej siły rynkowej do prowadzenia działalności w sposób niezależny od konsumentów i konkurentów i tym samym zdolności do nadużywania pozycji dominującej.

A zatem, w ocenie Prezesa Urzędu, **nie została spełniona pierwsza przesłanka art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, niezbędna dla dalszej oceny działań uczestnika postępowania antymonopolowego.**

Stosownie do art. 80, w związku z art. 81 ustawy *o ochronie (...)*, w sprawach w niej nieuregulowanych, do postępowania przed Prezesem Urzędu stosuje się – z wyłączeniem spraw dotyczących dowodów – przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Z kolei art. 105 k.p.a. stanowi, że gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania. „Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego oznacza, że brak jest któregoś z elementów materialnego stosunku prawnego, a wobec tego nie można wydać decyzji załatwiającej sprawę przez rozstrzygnięcie co do istoty. Przesłanka umorzenia postępowania może istnieć jeszcze przed wszczęciem postępowania, co zostanie ujawnione dopiero w toczącym się postępowaniu, a może ona powstać także w czasie trwania postępowania, a więc w sprawie już zawisłej przed organem administracyjnym” (B.Adamiak i J.Borkowski, *Kodeks postępowania administracyjnego – Komentarz*, C.H.BECK, Warszawa, 1996, s. 462).

W niniejszej sprawie przesłanką umorzenia postępowania antymonopolowego, przemawiającą za stwierdzeniem jego bezprzedmiotowości, jest brak posiadania przez uczestnika postępowania pozycji dominującej na rynku właściwym, a tym samym brak podstaw do oceny jego zachowania pod kątem nadużycia tej pozycji na rynku właściwym w sposób określony przez wnioskodawcę. Z ustaleń postępowania wynika, że przesłanka bezprzedmiotowości postępowania w postaci braku pozycji dominującej na rynku właściwym istniała jeszcze przed jego wszczęciem, chociaż została ujawniona dopiero w toku niniejszego postępowania.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji decyzji.

Zgodnie z treścią art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów we Wrocławiu.

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