

PREZES
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
W KATOWICACH

40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a
Tel./Fax (0-32) 256-46-96, Tel/Fax (0-32) 255-26-47, Tel. /Fax (0-32) 255-44-04
E-mail: katowice@uokik.gov.pl

Katowice, dn. 2001-07-06

RKT-531/01/01/HS

Decyzja Nr RKT 24/2001

I. Na podstawie art. 104 K.p.a. w związku z art. 9 ust. 1 oraz art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319) po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego na wniosek Pana Rafała P. zam. Niegowonice, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakazuje się Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A. z siedzibą w Zawierciu ul. Obrońców Poczty Gdańskiej 22 zaniechanie stosowania praktyki ograniczającej konkurencję polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku zarobkowego przewozu osób na linii komunikacyjnej Łazy – Ciągowice - Zawiercie poprzez bezpośrednie narzucanie nieuczciwych cen w tym rażąco niskich, wyrażające się pobieraniem opłat za przewóz osób wyłącznie na tej linii komunikacyjnej poniżej obowiązującej w Spółce tabeli cen, którą to praktykę uznaje się za ograniczającą konkurencję.

II. Na podstawie art. 104 K.p.a. w związku z art. 9 ust. 1 oraz art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319) po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego na wniosek Pana Rafała P. zam. Niegowonice, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakazuje się Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A. z siedzibą w Zawierciu ul. Obrońców Poczty Gdańskiej 22 zaniechanie stosowania praktyki ograniczającej konkurencję polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku zarobkowego przewozu osób na linii komunikacyjnej Łazy – Ciągowice - Zawiercie poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, wyrażające się pobieraniem opłat za przewóz osób wyłącznie na tej linii komunikacyjnej poniżej obowiązującej w PKS S.A. tabeli cen, którą to praktykę uznaje się za ograniczającą konkurencję.

III. Na podstawie art. 104 K.p.a. w związku z art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319) w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nakłada się na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Zawierciu z siedzibą w Zawierciu ul. Obrońców Poczty Gdańskiej 22, karę pieniężną w wysokości 5.000,- euro (słownie: pięć tysięcy euro) płatną do Budżetu Państwa, co stanowi równowartość kwoty 19.272,00 zł w przeliczeniu zgodnie z art. 115 powołanej ustawy.

Uzasadnienie.

Pan Rafał P. (dalej zwany przewoźnikiem) skierował do organu antymonopolowego żądanie wszczęcia postępowania przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A. (dalej zwanego Spółką), zawierające zarzut naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie

interesów konsumentów (tekst jedn. Dz. U. z 1999 r. Nr 52, poz. 547; ze zm. Dz. U. z 2000 r. Nr 31, poz. 381) - dalej zwanej ustawą antymonopolową. (karta nr 1).

Żądanie wszczęcia postępowania przewoźnik uzasadnił w następujący sposób. Od 1998 r. prowadzi działalność gospodarczą polegającą na regularnym, zarobkowym przewozie osób na linii komunikacyjnej Łazy – Ciągowice – Zawiercie określonej w zezwoleniu (karta nr 4 akt sprawy). Posiada własne samochody, zasady korzystania z przystanków ustalił z ich właścicielami, a przewozy osób wykonuje zgodnie z rozkładem jazdy (karty nr 5 i 6). W okresie, gdy przewoźnik rozpoczynał działalność gospodarczą Spółka na tej linii komunikacyjnej w niewielkim zakresie dokonywała zarobkowego przewozu osób. Zatwierdzony przez koordynatora rozkład jazdy został tak ułożony, aby odległości czasowe pomiędzy kursami Spółki i przewoźnika wynosiły około 20 minut. Przewoźnik podniósł, że od miesiąca lipca 2000 r. Spółka rozpoczęła akcję eliminowania go z rynku. Spółka wprowadziła z dniem 13.07.2000 r. promocję we wszystkich kursach na całej długości linii Zawiercie – Ciągowice – Łazy polegającą na tym, że na okres lipca i sierpnia 2000 r. cena promocyjna za przejazd autobusem na tej linii wynosi 1 zł. Informacja o promocji ponadto zawiera wykaz dodatkowych kursów na tej linii komunikacyjnej wprowadzonych z dniem 20.07.2000 r. (karty nr 8 i 9). Przewoźnicy funkcjonujący na tej linii komunikacyjnej musieli obniżyć opłatę za przewóz osób z kwoty 1,60 zł do kwoty 1,00 zł., albowiem nie obniżenie ceny spowodowałoby utratę pasażerów zwłaszcza, że dodatkowe kursy Spółki zostały uruchomione na 5 lub 10 minut przed kursami przewoźnika. Ponadto Spółka zmieniła trasę wszystkich autobusów, które obecnie podjeżdżają pod dworzec PKP w Łazach i odjeżdżają na kilka minut przed kursami przewoźnika. Spółka wprowadziła również nie ujęte w rozkładzie jazdy kursy, a także pojawił się nowy przystanek usytuowany ok. 40 metrów przed przystankiem przewoźnika. W związku z tym, że promocja nie skończyła się z końcem sierpnia, a trwała do daty sporządzenia wniosku, to doprowadziła do rezygnacji z wykonywania działalności innego przewoźnika dysponującego 9-cio osobowym samochodem, gdyż zarobek przy takiej cenie nie wystarczał na utrzymanie samochodu, paliwo i opłaty, przez co Spółka pozbyła się jednego konkurenta na tej linii komunikacyjnej. Przewoźnik ze względów ekonomicznych został zmuszony do rezygnacji z kursu o godz. 5.30. Ponadto promocja tylko na tej linii komunikacyjnej rozciągnęła się na bilety miesięczne np. bilet miesięczny szkolny z kwoty 35,00 zł staniał na 25,00 zł., podczas gdy na wszystkich innych trasach wszystkie bilety od 01.09.2000 r. zdrożały. Przewoźnik podnosi, że obowiązujące w Spółce ceny biletów różnicowane są w zależności od liczby kilometrów danej linii, wskazując, że na porównywalnej linii komunikacyjnej ceny biletów wynoszą 2,70 zł lub 3,00 zł, a jedynie na linii komunikacyjnej Zawiercie – Łazy od miesiąca lipca 2000 r. cena biletu wynosi 1,00 zł. Zdaniem przewoźnika Spółka stosuje wyższe ceny na pozostałych trasach, korzystając z dotacji do przewozów, którą otrzymuje corocznie, a jedynie na jednej linii komunikacyjnej utrzymuje nadal cenę 1,00 zł, mimo ciągłego wzrostu cen paliwa i kosztów utrzymania taboru, co świadczy o chęci wyeliminowania funkcjonującego na tej linii konkurenta. (karta nr 10). Ponadto Spółka w celu eliminacji z tego rynku konkurenta wystąpiła do PKP Zakład Nieruchomości w Częstochowie o rozwiązanie umowy z przewoźnikiem na dzierżawę terenu przed dworcem w Zawierciu i Łazach. (karta nr 7).

W uzupełnieniu do wniosku przesłano oświadczenie drugiego przewoźnika wykonującego zarobkowy regularny przewóz osób na linii komunikacyjnej Łazy- Kazimierówka- Zawiercie. Przewoźnik ten zaprzestał wykonywania regularnego przewozu osób na tej linii w związku z działaniami Spółki, która poprzez uruchomienie dodatkowych kursów oraz wprowadzenie na okres lipca i sierpnia 2000 r. ceny promocyjnej 1,00 zł za bilet, a także obniżki ceny biletu miesięcznego zmusiła go do obniżenia ceny z kwoty 1,60 zł do kwoty 1,00 zł, co w rezultacie spowodowało, że koszty prowadzonej działalności były większe niż zarobek, wobec czego zmuszony został do rezygnacji w m-cu wrześniu 2000 r. z wykonywania działalności (karta nr 22). Zarząd Miasta Łazy na prośbę mieszkańców Kazimierówki zwrócił się do przewoźnika o uruchomienie stałych linii autobusowych na trasie Łazy-Zawiercie. (karta nr 25). Przewoźnik w czerwcu 2000 r za bilety pobierał 1,60 zł (karta nr 68).

Postępowanie antymonopolowe wszczęto na wniosek podmiotu uprawnionego. (karta nr 17). W odpowiedzi na zarzuty zawarte we wniosku przesłano następujące wyjaśnienia. Spółka obsługuje komunikacyjnie powiat zawierciański oraz inne miejscowości leżące poza nim, jak również tereny należące do ościennych województw. Jest firmą samofinansującą się, działa na zasadach komercyjnych w oparciu o własny rachunek ekonomiczny. Dział przewozów pasażerskich systematycznie dokonuje analizy rentowności poszczególnych kursów. Każda linia komunikacyjna oraz poszczególne kursy poddawane są bieżącej analizie w oparciu o warunki rynkowe panujące w danej relacji, co w konsekwencji ma wpływ na częstotliwość kursowania, pojemność autobusu, jak również taryfę przewozową na danej linii. Na linii Łazy-Ciągowice-Zawiercie systematycznie spada ilość przewożonych osób do czego przyczynił się przewoźnik oferując bilety w cenie o 15 % niższej, co spowodowało przejście pasażerów od Spółki, która na tej linii przewozi osoby od 1950 r. Aby odzyskać przynajmniej częściowo pasażerów na tej linii Zarząd podjął decyzję, aby na okres wakacji zastosować promocję (1,00 zł). Przewoźnik także obniżył cenę na w/w linii na 1,00 zł. O wprowadzeniu promocji informowano poprzez ogłoszenia. Spółka na innych przewozach regularnych stosuje także promocje, co jest podawane do wiadomości poprzez ogłoszenia.

W okresie trwania promocji tj. w okresie wakacji nie były sprzedawane bilety miesięczne szkolne, które są przedmiotem dopłat z budżetu państwa. Spółka działając na zasadach komercyjnych, nie będąc przez nikogo dotowaną, została zmuszona do ustalenia ceny na poziomie 1,00 zł nawet po okresie promocji, gdyż rynek i konkurencja to wymusiła. Spółka uzgadnia rozkład jazdy i zmiany z koordynatorem powiatowym. Przepisy nie nakładają obowiązku uzgadniania zmian rozkładu jazdy z innymi przewoźnikami obsługującymi daną linię. Temat związany z taryfą przewozową był omawiany w rozmowie z Panem Rafałem P., który uważa iż Spółka powinna stosować, tak jak to było poprzednio, ceny urzędowe obowiązujące jednakowo na wszystkich trasach, jednak wtedy jak wynika z doświadczenia, ceny biletów u przewoźnika były tańsze o 20 gr. niż w Spółce. Konsekwencją takiej praktyki była wysoka rentowność prowadzonej działalności przewozowej w wyniku przejścia prawie wszystkich pasażerów na linii Zawiercie-Łazy-Zawiercie przez Pana Rafała P.. Przewoźnik ten rozpoczął działalność jednym mikrobusem 9-cio osobowym, który obecnie zastąpił dwoma nowszymi pojazdami o pojemności kilkudziesięciu osób każdy i jednocześnie uruchomił nową linię. Próby ustalenia wspólnej taryfy między Spółką a Panem P. nie przyniosły rezultatu. Spółka podniosła, że wszystkie będące w jej posiadaniu rozkłady jazdy są skoordynowane przez Starostwo Powiatowe w Zawierciu, a także wyjaśniła sprawy przeniesienia przystanków i przestrzegania rozkładów jazdy. Zdaniem Spółki przewoźnik od kilku miesięcy wykonuje bezprawnie przewóz na dodatkowej linii, co spowodowało, iż wpływy na linii Łazy-Ciągowice-Zawiercie znacznie spadły. Spółka jako jedyny dysponent placu dworcowego w Zawierciu zobowiązana jest do utrzymania go w należyтым stanie technicznym oraz sanitarnym i wystąpiła do PKP o unormowanie tego problemu. Na podstawie ewidencji sprzedanych biletów w oparciu o szczegółowe wydruki z kas fiskalnych, Urząd Marszałkowski w Katowicach zobowiązany jest umową do zwrotu należności za bilety ulgowe sprzedane osobom ustawowo uprawnionym do zniżki lub bezpłatnego przejazdu w środkach komunikacji publicznej. W praktyce PKS Zawiercie otrzymuje tylko częściowy zwrot należności. Spółka uznała, iż zarzuty wnioskodawcy są nieprawdziwe. (karty nr 32 i nr 36).

W uzupełnieniu Spółka wyjaśniła. Linia komunikacyjna Łazy-Ciągowice-Zawiercie od 01.09.2000 r. nie jest objęta żadną promocją. Cena na tej linii została ustalona w oparciu o cenę rynkową ustaloną przez konkurencję – przewoźnika na poziomie 1,00 zł. Ustalenie innej wyższej ceny biletu na tej linii spowodowałoby wypadnięcie z rynku przewozowego, co w konsekwencji spowodowałoby likwidację wszystkich kursów na terenie Gminy Łazy. Gdyby przewoźnik w okresie obowiązywania w Spółce promocji na powyższej linii komunikacyjnej, nie obniżył ceny do 1,00 zł, wówczas to po okresie promocji to jest od 01.09.2000 r. cena na tej linii ustalona zostałaby na poziomie obowiązującym na tej linii u innych przewoźników i

byłaby wyższa. Stosowana przez Spółkę promocja na innych liniach polega na pewnych odstępstwach od cennika. Spółka nie otrzymuje żadnych dotacji. (karta nr 71).

Organ antymonopolowy ustalił następujący stan faktyczny.

Na podstawie art. 4 i art. 11 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz. U. Nr 141, poz. 942 ze zm.) Wojewoda Katowicki w dniu 18.08.1998 r. wydał zezwolenie nr 0000077 na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób – przewozy regularne i udzielił zezwolenia na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób Panu Rafałowi P.. Zezwolenie zawiera określenie linii komunikacyjnej Łazy- Zacisze – Ciągowice – Turza – Kuźnica – Kądziałów – Zawiercie, wydane jest na czas nieokreślony i ważne jest z obowiązującym rozkładem jazdy oraz wykazem numerów rejestracyjnych pojazdów zgłoszonych do przewozów. (karta nr 4). Załącznik do zezwolenia zawiera wykaz 2 pojazdów zgłoszonych do przewozów (karta nr 5). Rozkład jazdy w dniu 27.05.2000 r. został zatwierdzony przez koordynatora rozkładów jazdy na powiat zawierciański oraz Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji (karta nr 6).

Na podstawie przepisów jak wyżej Wojewoda Katowicki w dniu 12.11.1998 r. wydał Spółce zezwolenie nr 0000377 na określoną linią komunikacyjną Zawiercie-Ciągowice-Łazy-Grabowa. (karta nr 47). Załącznik do zezwolenia zawiera wykaz 78 pojazdów zgłoszonych do przewozów (karta nr 154).

Spółka w dniu 29.11.1999 r. wystąpiła z prośbą do PKP Zakład Nieruchomości w Częstochowie o anulowanie umowy z przewoźnikiem na dzierżawę terenu PKP przy dworcu w Zawierciu.(karta nr 40). Na placu tym posadowione są przystanki autobusowe. W dniu 15 grudnia 1999 r. PKP poinformowała Spółkę, że do powyższego wniosku nie może się przychylić pozytywnie (karta nr 41).

W Spółce od dnia 01.01.2000 r. obowiązywały następujące tabele opłat. Tabela opłat nr 1 obowiązująca w komunikacji zwykłej stanowiła, że za: odcinek do 5 km cena biletu normalnego wynosi 1,60 zł; odcinek 6-10 km cena biletu normalnego wynosi 2,00 zł; odcinek 11-15 km cena biletu normalnego wynosi 2,80 zł. Tabela nr 3 określała opłaty za bilety miesięczne pracownicze, gdzie na odcinku 11-15 km normalny bilet kosztował 95,00 zł, natomiast bilet ulgowy i szkolny kosztował 47,50 zł. (karta nr 45).

W miesiącach lipcu i sierpniu 2000 r. Spółka w ramach promocji na linii komunikacyjnej Łazy-Ciągowice-Zawiercie pobierała 1,00 zł za bilet normalny oraz wprowadziła dodatkowo 7 kursów. (karty nr 8 i nr 9).

W Spółce od dnia 01.09.2000 r. obowiązywały następujące tabele opłat. Tabela opłat nr 1 obowiązująca w komunikacji zwykłej stanowi, że za odcinek 11-15 km bilet normalny kosztuje 3,00 zł. Tabela nr 3 określa opłaty za bilety miesięczne pracownicze, gdzie na odcinku 11-15 km normalny bilet kosztuje 102 zł, natomiast bilet ulgowy i szkolny kosztuje 51,00 zł. (karta nr 44). Według ogłoszenia o promocji obowiązującej w Spółce od 01.09.2000 r, za bilety miesięczne na trasach 12 km, z kwoty 102 zł zmieniono cenę biletu na 95,00; 75,00 i 50,00 zł. (karta nr 74). Spółka poprzez ogłoszenie podała wykaz cen biletów miesięcznych do najbardziej uczęszczanych miejscowości, wg wykazu to 32 pozycje, gdzie w 7 przypadkach stosowano cenę biletu określoną na 50 zł za pracowniczy, a za szkolny 25 zł. W pozycji 8 tego ogłoszenia wymieniona jest linia komunikacyjna Łazy,Ciągowice,Turza (karta nr 46)

Ogłoszenie Spółki podaje wykaz cen biletów jednorazowych na zasadach promocyjnych od dnia 01.09.2000 r. W wykazie tym w poz. 1, 5 i 6 za przejazd 12 km podano cenę nominalną 3,00 zł i cenę promocyjną 2,70 zł, 2,20 zł i 1,80 zł. Brak tu wskazania promocji na linii komunikacyjnej, gdzie bilet kosztowałby 1,00 zł. (karty nr 42, nr 73 i nr 74)

Starosta Zawierciański w piśmie z dnia 11.10.2000 r. stwierdził niezgodność postępowania Spółki z przepisami ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób, między innymi aktualizacji rozkładów jazdy, albowiem bez uzgodnienia z właściwymi

organami uruchomiono dodatkowe kursy, w tym na określonej w niniejszym postępowaniu linii, co w konsekwencji może spowodować cofnięcie zezwolenia na prowadzenie działalności. Zwrócono uwagę na fakt stosowania na linii Łazy-Ciągowice-Zawiercie cen promocyjnych przy równoczesnych zabiegach dofinansowania działalności, o co usilnie zabiega Spółka. (karta nr 118)

W dniu 28.11.2000 r. miało miejsce spotkanie dwóch członków zarządu Spółki i z-cy kierownika przewozów z przewoźnikiem, gdzie ustalono, że ceny biletów jednorazowych na linii Zawiercie-Łazy-Zawiercie wynosić będą 1,50 zł, co zobowiązano się wprowadzić z dniem 01.12.2000 r. Spółka zobowiązała się wprowadzić podwyżkę cen biletów miesięcznych na tej linii z dniem 01.01.2001 r. (karta nr 37). Druga notatka z tego spotkania zawiera informację, że przewoźnik - R. P. nie wyraził zgody na zaproponowaną przez Spółkę kwotę w wysokości 400 zł + vat miesięcznie, za korzystanie z placu dworcowego na dworcu autobusowym w Zawierciu.

Przewoźnik rano w dniu 01.12.2000 r. pobierał 1,50 zł za bilet, jednak gdy Spółka w tym dniu nadal sprzedawała bilety po 1,00 zł w promocji, zmuszony był przestawić kasę fiskalną na 1,00 zł za bilet. (karty nr 66 i 69)

Przewoźnik jako dowód na poparcie zarzutów zawartych we wniosku przedłożył bilety jednorazowe normalne wydawane w dniu 16.02.2001 r. i 19.02.2001 r. przez PKS Zawiercie S.A. (karta nr 10). Wysokość pobranych opłat obrazuje tabela poniżej.

l.p.	Określenie linii komunikacyjnej	Długość linii komunikacyjnej	Cena biletu normalnego	Uwagi
1.	Łazy Dworzec – Niegowonice	5 km	1,80 zł	
2.	Łazy Dworzec – Rokitno Szlacheckie	4 km	1,80 zł	
3.	Łazy Dworzec - Grabowa	8 km	2,20 zł	
4.	Zawiercie Dworzec – Podzamcze	12 km	2,70 zł	Linia objęta promocją (karta nr 73)
5.	Zawiercie Dworzec - Ogrodzieniec	10 km	2,20 zł	
6.	Łazy Dworzec – Zawiercie Dworzec	12 km	1,00 zł	linia objęta promocją, ustalił Zarząd Sp-ki Zezwolenie wnioskodawcy obejmują tę linię komunikacyjną

Na skutek wprowadzenia przez Spółkę na jednej tylko linii komunikacyjnej w m-cu lipcu i sierpniu 2000 r. ceny promocyjnej na bilety w kwocie 1,00zł (promocja trwała do maja 2001 r.) jeden z konkurentów został zmuszony w m-cu wrześniu 2000 r. do rezygnacji z wykonywanej działalności na linii komunikacyjnej Łazy – Zawiercie przez Kazimierówkę. Uruchomienie przez Spółkę dodatkowych 14 kursów, wprowadzenie opłaty za bilet w kwocie 1,00 zł oraz obniżenie ceny biletu miesięcznego zmusiło tego przewoźnika do obniżenia ceny biletu na 1,00 zł. W rezultacie spowodowało to, że koszty prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób 9-cio osobowym samochodem były większe niż zarobek, wobec czego przez takie działania Spółki zmuszony został do rezygnacji z wykonywanej działalności (karta nr 22). Po wyeliminowaniu z rynku jednego z lokalnych przewoźników mieszkańcy Kazimierówki nie mieli połączenia z Łazami i Zawierciem. Burmistrz Miasta i Gminy Łazy na skutek prośby z dnia 23.11.2000 r. mieszkańców wsi Kazimierówka pozbawionych możliwości korzystania z transportu zbiorowego, zwrócił się do przewoźnika-wnioskodawcy o uruchomienie stałych linii autobusowych na trasie Łazy-Zawiercie przez Kazimierówkę (karta nr 25). Starosta Powiatu Zawierciańskiego w zezwoleniu na wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób – przewozy regularne z dnia 08.01.2001 r. nr 0000004 określił przewoźnikowi linię komunikacyjną Łazy- Kazimierówka- Zawiercie (drogą kolejową). Zezwolenie ważne jest z obowiązującym rozkładem jazdy i wykazem pojazdów zgłoszonych

do przewozów. Na przedmiotowej linii określona przez przewoźnika cena biletu za przejazd wynosiła 1,00 zł, ze względu na fakt, że Spółka w dalszym ciągu utrzymywała na trasie Łazy – Zawiercie cenę biletu w wysokości 1,00 zł. (karta nr 21).

Spółka z dniem 01.05.2001 r. wprowadziła na linii komunikacyjnej Łazy-Ciągowice-Zawiercie cenę biletu 1,50 zł.(karta nr 140)

Przewoźnik z dniem 05.05.2001 r. na linii komunikacyjnej Łazy-Ciągowice-Zawiercie podniósł cenę biletu na 1,50 zł.(karta nr 110).

Spółka podała, że na określonej w niniejszym postępowaniu linii komunikacyjnej w zakresie regularnego zarobkowego przewozu osób jej konkurentami są: poza Panem R. P. - Pan Jerzy C. zam. Łazy i Przedsiębiorstwo Transportowo-Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą w Zawierciu ul. Polska 21 (karta nr 72).

Powiatowy Zarząd Dróg w Zawierciu poinformował, że linie komunikacyjne Łazy-Ciągowice-Zawiercie obsługiwane są wyłącznie przez Spółkę i przewoźnika (R.P.). (karta nr 143). Tak więc wymienieni obydwaj przedsiębiorcy są konkurentami w zakresie regularnego zarobkowego przewozu osób na linii komunikacyjnej Łazy-Ciągowice-Zawiercie.

Spółka wskazuje, że potencjalną zdolność przewozu osób określają załączniki do zezwoleń na regularny zarobkowy przewóz osób. Linię komunikacyjną Łazy-Ciągowice-Zawiercie zgodnie z załącznikiem do zezwolenia 0000377 może obsługiwać 78 wyszczególnionych tu autobusów. Podobnie w zezwoleniu 0000371. Zgodnie z uaktualnionym zestawieniem taboru autobusowego Spółka posiada 76 autobusów w tym: 2 na 42 miejsca, 27 na 51 miejsc, 11 na 70 miejsc, 2 na 43 miejsca, 1 na 41 miejsc, 3 na 47 miejsc, 2 na 82 miejsca i 2 na 33 miejsca, 1 na 48 miejsc, 2 na 50 miejsc, 6 na 48 miejsc, 10 na 90 miejsc, 1 na 100 miejsc, 1 na 29 miejsc, 1 na 12 miejsc, 1 na 52 miejsca i 1 na 21 miejsc. W sumie 76 autobusów Spółki potencjalnie może przewozić 4.359 pasażerów. (karta nr 151).

Przewoźnik zgodnie z załącznikami do zezwoleń posiada 2 pojazdy w tym 1 na 18 miejsc i 1 na 27 miejsc. W sumie 2 pojazdy zgłoszone do przewozów należące do przewoźnika potencjalnie mogą przewozić 45 pasażerów. (karta nr 5). Przewoźnik na podstawie zezwoleń obsługuje dwie linie komunikacyjne. Przewóz osób na linii komunikacyjnej Łazy-Ciągowice-Zawiercie wykonuje jednym pojazdem. (karta nr 108).

Oceniając pozycję obydwu przedsiębiorców pod względem potencjalnej zdolności przewozu osób, jak ustalono powyżej pozycja Spółki jest niewspółmiernie silniejsza niż pozycja przewoźnika.

Na żądanie organu antymonopolowego Spółka podała, że na określonej w niniejszym postępowaniu linii komunikacyjnej regularny zarobkowy przewóz osób świadczy 12 autobusów mogących przewozić 341 osób (karta nr 76). Zgodnie z jej wyjaśnieniami, określona w niniejszym postępowaniu linia komunikacyjna należy do najbardziej uczęszczanych (karta nr 46 poz.8). Spółka stwierdziła, że 12 autobusów może być wykorzystanych do obsługi tej linii komunikacyjnej zgodnie z udzielonym zezwoleniem, co nie znaczy, że autobusy te kursują jednocześnie. Następnie po zapoznaniu się z materiałem zgromadzonym w postępowaniu Spółka wyjaśniła, że podana wcześniej informacja została przez nią niewłaściwie zinterpretowana. Określoną linię komunikacyjną obsługuje jeden spośród wymienionych autobusów o pojemności 12 osób. W przypadkach awaryjnych linię obsługuje zawsze tylko jeden z dwóch autobusów o pojemności 33 miejsca lub 29 miejsc. Linię przelotową obsługuje jeden autobus o pojemności 38 miejsc, a w sytuacjach awaryjnych o pojemności 46 miejsc. Tak więc jak wykazuje Spółka jedną z najbardziej uczęszczanych linii komunikacyjnych obsługują dwa autobusy, mogące przewozić łącznie 50 osób, a w sytuacjach awaryjnych łącznie 79 osób (karty nr 105 i 131).

Przewoźnik dwoma zgłoszonymi do działalności pojazdami może przewozić 45 osób (18 i 27). Linię komunikacyjną Łazy-Ciągowice-Zawiercie obsługuje jednym pojazdem.

Następnie Spółka wyjaśniła, że na trasie Zawiercie-Łazy-Zawiercie (zezwolenie nr 0000377) wykonuje codziennie 20 kursów, na trasie Zawiercie –Chrząszczobród przez Łazy (zezwolenie 0000371) wykonuje 16 kursów dziennie, ponadto autobusy Spółki w kursach przelotowych przejeżdżają przez Łazy 11 razy dziennie. W sumie jest to 47 kursów. Spółka w ogłoszeniu o

promocji podała informację o uruchomieniu z dniem 20.07.2000 r. dodatkowych 7 kursów (karta nr 8) oraz z dniem 16.08.2000 r. dodatkowych 7 kursów. (karta nr 9). Zdaniem Spółki Przewoźnik na trasie Łazy-Ciągowice-Zawiercie wykonuje 37 kursów dziennie. Ponadto wskazuje na obsługiwaną przez przewoźnika inną linię komunikacyjną obsługiwaną przez niego na podstawie zezwolenia od stycznia 2001 r. Pierwotnie promocję na tej linii komunikacyjnej Spółka wprowadziła na okres wakacyjny w lipcu i sierpniu 2000 r. Spółka uznała, że na danej trasie ma mniej kursów niż przewoźnik i nie posiada silnej pozycji rynkowej. (karta nr 105). Jak ustalono w niniejszej sprawie, zgodnie z załącznikiem do zezwolenia Spółka posiada 76 pojazdów mogących przewozić 4.359 pasażerów.

W dacie wprowadzenia promocji zgodnie z załącznikiem do zezwolenia przewoźnik wykonuje 37 kursów na trasie Zawiercie-Ciągowice- Łazy-Ciągowice Zawiercie. (karta nr 6 a i 6 b). Obsługuje także drugą linię komunikacyjną na prośbę Burmistrza Miasta Łazy, lecz na tej linii nie kursują autobusy Spółki (karta nr 25). Tak więc od stycznia 2001 r. przewoźnik linię komunikacyjną Łazy-Ciągowice-Zawiercie może obsługiwać jednym pojazdem spośród dwóch zgłoszonych do przewozu osób. W związku z tym, że Spółka posiada 76 autobusów, a przewoźnik 2 autobusy oraz Spółka na przedmiotowej linii wykonywała co najmniej 54 kursy dwoma autobusami, a przewoźnik 37 kursów jednym autobusem - ustalono i wykazano, że siła rynkowa, czyli zdolność przewozowa Spółki jest nieporównywalnie większa niż zdolność przewozowa przewoźnika.

Spółka wskazała, że posiada należność z tytułu dopłat ma m-c I i II 2001 r. w kwocie 238.094,00 zł, a należność za rok 2000 z tytułu dopłat do ulg ustawowych została uregulowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w m-cu lutym 2001 r. (karta nr 88).

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego podał, że za rok 2000 Spółka otrzymała środki finansowe z tytułu dopłat do biletów ulgowych i bezpłatnych w wysokości 1.575.499,42 zł i jest jedynym przewoźnikiem z terenu powiatu zawierciańskiego, z którym w roku 2000 zawarto umowę w sprawie zasad i trybu przekazywania dopłat z tytułu stosowania ulg w krajowych autobusowych przewozach pasażerskich. (karta nr 96)

Uzyskany w roku 2000 przychód Spółki, w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym - wyniósł 14.402.832,40 zł.(karta nr 88).

10 % przychodu Spółki to kwota 1.440.283,24 zł. Zgodnie z tabelą NBP Nr 252/A z dnia 29.12.2000 r. wartość euro w ostatnim dniu roku 2000 wynosiła 3,8544 zł. Tak więc kwota 373.672,49 euro stanowi równowartość 10 % przychodu Spółki za rok 2000.

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego organ antymonopolowy zważył co następuje.

Wykonywanie krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju określa ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz. U. Nr 141, poz. 942 ze zm.). W rozumieniu ustawy (art. 2) przewóz zarobkowy to działalność gospodarcza polegająca na odpłatnym przewozie osób pojazdami samochodowymi; przewozy regularne to przewozy osób wykonywane po drogach publicznych według uzgodnionego rozkładu jazdy; linia komunikacyjna to połączenie komunikacyjne na wyznaczonej drodze publicznej, po której odbywają się regularne przewozy osób oraz na której znajdują się miejsca do wsiadania i wysiadania podróżnych. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu krajowego zarobkowego przewozu osób pojazdami samochodowymi wymaga zezwolenia (art. 4 ust. 1). Warunki zezwolenia określa art. 11 tej ustawy. Zezwolenie cofa się jeżeli przedsiębiorca przestał spełniać warunki wymagane do jego uzyskania (art. 12 ust. 1 pkt 1)

Zgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601) przewoźnicy wykonujący zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym, są obowiązani do uzgadniania rozkładów jazdy z właściwymi organami (art. 2 ust. 3 pkt 5). Dla

linii komunikacyjnych ponadgminnych, przebiegających wyłącznie na obszarze jednego powiatu koordynację rozkładów jazdy przewoźników prowadzi zarząd powiatu; dla linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar dwóch lub więcej powiatów oraz na obszarze którego rozpoczyna się linia komunikacyjna przebiegająca przez obszar dwóch lub więcej województw koordynację rozkładów jazdy przewoźników prowadzi zarząd województwa (art. 2 ust. 3).

Zgodnie z zapisem art. 34 ust 1 ustawy Prawo przewozowe - treść, sposób i terminy ogłaszania rozkładów jazdy, tryb ich uzgadniania i koordynacji, z uwzględnieniem zadań w zakresie koordynacji, oraz warunki ponoszenia kosztów z tym związanych określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2000 r. (Dz. U. Nr 82, poz. 933). Zgodnie z zapisem § 2 ust. 6 rozporządzenia – zmian w rozkładach jazdy można dokonywać w każdym czasie, co przewoźnik podaje do publicznej wiadomości co najmniej na 7 dni przed terminem ich obowiązywania, z tym, że zmiany w rozkładach jazdy w transporcie samochodowym dokonywane są po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwymi organami prowadzącymi koordynację.

Bez znaczenia dla oceny przedmiotowej sprawy pozostaje podnoszone przez przewoźnika wykonywanie przez Spółkę przejazdów nie uwzględnionych w rozkładzie jazdy oraz umieszczenia nowego przystanku dla podróżnych bądź działanie niezgodne z zapisami ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób, albowiem w tym zakresie organ antymonopolowy nie jest władny do oceny, czy jest tak faktycznie, a właściwymi w tym zakresie są inne organy o których mowa w wymienionej ustawie. Orzekanie o niewłaściwym wykonywaniu tej działalności nie należy do organu antymonopolowego. Ustawa antymonopolowa 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).

Z dniem 1 kwietnia 2001 r. weszła w życie ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319) określająca zakres działania organu antymonopolowego oraz zasady postępowania antymonopolowego. Zgodnie z zapisem art. 113 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, postępowania wszczęte na podstawie ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów, prowadzi się na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. Niniejsze postępowanie wszczęto w dniu 06.03.2001 r. W związku z powyższym rozstrzygnięcie w zakresie wniosku nastąpiło zgodnie z regulacjami ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r, o czym powiadamiano strony postępowania. (karty nr 84 i nr 86).

Dla zastosowania mechanizmów ustawy antymonopolowej koniecznym jest wykazanie, iż przedsiębiorca przeciwko któremu skierowany jest zarzut stosowania praktyk określonych w art. 8 na rynku właściwym posiada pozycję co najmniej dominującą.

Definicję rynku właściwego zawiera art. 4 pkt 8 ustawy antymonopolowej. Rynek właściwy to rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na rynku. Dlatego też dla właściwego stosowania przepisów ustawy istotne znaczenie ma kwestia metodyki wyznaczenia rynku. Rynek w ujęciu przedmiotowym odnosi się do wszystkich towarów jednego rodzaju, które poprzez szczególne właściwości, w szczególności zaś przeznaczenie, użyteczność i cenę odróżniają się od innych towarów w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zmiany. Rynek pod względem asortymentowym tworzą towary, które z punktu widzenia nabywcy charakteryzują się substytutowością.

W niniejszej sprawie rynkiem relewantnym jest linia komunikacyjna Łazy-Ciągowice-Zawiercie usytuowana na terenie dwóch gmin w powiecie zawierciańskim, a w ujęciu asortymentowym jest to regularny zarobkowy przewóz osób na tej linii. Rynkiem w ujęciu produktowym są usługi przewozu osób, a wyznacznikiem rynku w ujęciu geograficznym jest stopień koncentracji usług świadczonych przez strony postępowania, określony popytem i podażą. Rynkiem właściwym dla usług regularnego zarobkowego przewozu osób świadczonych przez strony postępowania jest linia komunikacyjna Łazy- Ciągowice-Zawiercie.

Stosownie do zapisu art. 4 pkt 9 ustawy antymonopolowej przez pozycję dominującą rozumie się 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 %. Przepis ten stwarza domniemanie prawne w rozumieniu art. 234 k.p.c. posiadania pozycji dominującej, jeżeli procentowy udział w rynku przekracza 40 %.

Oceniając udział w rynku pod kątem zdolności przewozowej stron niniejszego postępowania, to Spółka wg wykazu pojazdów stanowiących załącznik do zezwolenia na wykonywanie zarobkowego przewozu osób na przedmiotowej linii komunikacyjną posiada 76 autobusów mogących przewozić 4.359 pasażerów, a przewoźnik posiada 2 autobusy mogące przewozić 45 pasażerów. Jak wykazuje Spółka jedną z najbardziej uczęszczanych linii komunikacyjnych obsługują dwa autobusy, mogące przewozić łącznie 50 osób, a w sytuacjach awaryjnych łącznie 79 osób. Przewoźnik obsługuje tę linię jednym pojazdem, przyjmijmy, że mogącym przewozić 27 osób. Oceniając udział stron niniejszego postępowania na rynku właściwym pod kątem liczby kursów, to Spółka realizowała 54 kursy, w tym ujęte w rozkładach jazdy 47 oraz wprowadzone dodatkowo w m-cu VII 2000 r. 7 kursów (w VIII dodatkowo 7 kursów), a przewoźnik realizował 37 kursów. Jak z tego wynika Spółka posiada co najmniej 64 % udziału w rynku, a udział w rynku właściwym daje jej pozycję co najmniej dominującą.

Jak ustalono i wykazano na rynku właściwym Spółka posiada pozycję dominującą. W celu oceny siły rynkowej stron postępowania porównano ich zdolność przewozową. Zatem siła rynkowa przewoźnika mierzona jego zdolnością przewozową na lokalnym rynku usług przewozu pasażerów w stosunku do Spółki jest niewielka.

W ustawie antymonopolowej (art. 4 pkt 6) przez towar rozumie się rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi, a także roboty budowlane.

Tak więc usługa regularnego zarobkowego przewozu osób jest towarem w rozumieniu ustawy.

Konkurenci w rozumieniu ustawy antymonopolowej, stosownie do zapisu art. 4 pkt 10, to przedsiębiorcy, którzy wprowadzają lub mogą wprowadzić albo nabywają lub mogą nabyć, w tym samym czasie, towary na rynku właściwym. Jak wynika z ustaleń na rynku właściwym konkurentami są Spółka i przewoźnik. Strony postępowania antymonopolowego są konkurentami, obsługują tą samą linię komunikacyjną na rynku właściwym, oferując pasażerom usługi przewozowe. Konkurencja na rynku daje możliwość dokonywania wyboru wykonawcy usługi przez konsumentów, co powinno prowadzić do usług bardziej zróżnicowanych i lepszej jakości. Rynek to także płaszczyzna współdziałania konkurentów w prowadzonej działalności gospodarczej. Bezspornym jest, że zaproponowanie przez Spółkę w lipcu 2000 r. w ramach promocji, której czasokres został przedłużony do 01.05.2001 r, opłaty za przewóz w kwocie 1,00 zł przy równoczesnym wprowadzeniu dodatkowych kursów – jest ofertą, która zainteresuje pasażerów. Skutkiem tego działający na rynku właściwym konkurent także musiał obniżyć opłatę za przewóz osób z kwoty 1,60 zł na kwotę 1,00 zł, albowiem kryterium ceny ma wpływ na wybór oferty. Jak podnosił przewoźnik, nie dokonanie takiej zmiany spowodowało by utratę pasażerów.

Zdaniem Przewoźnika, zarzut naruszenia przez Spółkę art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy antymonopolowej uzasadnia bezpośrednio narzucenie przez Spółkę nieuczciwej ceny, rażąco niskiej, obowiązującej wyłącznie na rynku właściwym.

Zgodnie z zapisem art. 8 ust. 1 ustawy antymonopolowej zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Art. 8 ust. 2 pkt 1 stanowi, że nadużywanie pozycji dominującej polega w szczególności na bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków albo sprzedaży towarów.

Na rynku właściwym Spółka posiada pozycję dominującą, której posiadanie nie jest zabronione. Naruszeniem prawa jest nadużycie tej pozycji w następstwie stosowania praktyk ograniczających konkurencję.

Dla bytu przedmiotowej praktyki podstawową kwestią jest wykazanie przedsiębiorcy, który ją stosuje nieuczciwości w zachowaniu.

Faktem jest, że Spółka, uznając się za jedynego dysponenta placu dworcowego, wystąpiła do PKP Zakład Nieruchomości w Częstochowie z wnioskiem o rozwiązanie umowy dzierżawy na teren PKP przy dworcu w Zawierciu zawartej z przewoźnikiem. (karta nr 40). PKP nie przychyliła się do tego wniosku pozytywnie. (karta nr 41). Zdaniem przewoźnika takie działanie Spółki zmierzało do wyeliminowania go z rynku. Podniesiony przez przewoźnika argument jest trafny i świadczy o nieuczciwym działaniu podmiotu o silnej pozycji rynkowej. Po zdecydowanej odmowie PKP następnie na rynku właściwym Spółka wprowadziła promocyjną sprzedaż biletów i dodatkowo kursy nie ujęte w rozkładzie. W niniejszej sprawie pismem z dnia 11.10.2000 r. Starosta Zawierciański zwracał uwagę, że niewłaściwe jest zachowanie Spółki zabiegającej o dotacje, albowiem po przeprowadzeniu wizji lokalnej stwierdził niezgodność jej postępowania z przepisami ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r., dotyczących między innymi aktualizacji rozkładów jazdy. Otóż bez uzgodnienia z organami powiatu i bez skoordynowania rozkładów jazdy uruchomiono dodatkowe kursy za linii Zawiercie-Łazy przez Ciągowice i drogą kolejową. Starosta sygnalizował, że postępowanie takie jest sprzeczne z § 2 pkt 3 oraz § 3 pkt 1 i pkt 2 powołanego rozporządzenia, a zgodnie z art. 12 ust. 2 pkt 2 powołanej ustawy konsekwencją takiego działania może być cofnięcie zezwolenia na prowadzenie działalności. Starosta prosił o natychmiastowe unieruchomienie wprowadzonych bez zezwolenia kursów. Ponadto zwrócił uwagę, że zastanawiającym jest fakt stosowania na linii Zawiercie-Ciągowice-Łazy cen promocyjnych przy równoczesnych zabiegach dofinansowania działalności o co usilnie zabiega PKS Zawiercie. (karta nr 118). Promocja na przedmiotowej linii trwała do dnia 01.05.2001 r.

Przewoźnik podnosił, że pobieranie tylko na jednej linii komunikacyjnej opłaty 1,00 zł za przejazd na odcinku 12 km, przy stale podwyższonej cenie paliwa, jest opłatą poniżej kosztów i ma na celu wyeliminowanie go z rynku. W stosunku do przewoźnika-wnioskodawcy Spółka podnosiła argumenty, że rozpoczął on działalność 9-cio osobowym samochodem, który zamienił na dwa większe pojazdy, a oferowane przez niego usługi znajdują popyt i w celu odzyskania pasażerów na przedmiotowej linii wprowadzono ceny promocyjne.

Wprowadzanie promocji jest działaniem dozwolonym, pobudza uczestników rynku do kreatywnego działania, powinno poszerzać zakres oferty kierowanej do odbiorców usług, wpływać na lepszą ich jakość. W obowiązującym porządku prawnym dominant na rynku właściwym nie może narzucać nieuczciwych cen w tym cen rażąco niskich i ukierunkować promocji na eliminację z rynku konkurentów, co miało miejsce w niniejszej sprawie, albowiem takie działanie uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję. Spółka mogła wprowadzić różne budzące zainteresowanie pasażerów oferty. Jednak jak wykazano Spółka tylko na jednej linii komunikacyjnej narzuciła rażąco niskie i przez to nieuczciwe ceny, wyrażające się pobieraniem opłat za przewóz osób wyłącznie na przedmiotowej linii komunikacyjnej poniżej obowiązującej w Spółce tabeli cen, pobierając 1,00 zł za przejazd na

odcinku 12 km, podczas gdy na innych liniach o tej samej długości i podobnej uszczęszczalności pobierała także w ramach promocji opłaty w kwocie 2,70 zł, 2,20 zł lub 1,80 zł. Spółka w m-cu czerwcu 2000 za normalny bilet na określonej w niniejszym postępowaniu linii komunikacyjnej pobierała 1,60 zł. W tej samej kwocie opłatę pobierał przewoźnik, który jak stwierdziła Spółka, „działalność rozpoczął jednym 9 osobowym samochodem marki Mitsubishi i rozwinął linię (czytaj przejął pasażerów do PKS w Zawierciu S.A.), nie wydając biletów, po opłaceniu paliwa tyle zarobił, iż był w stanie kupić 2 szt. Mercedesów (18 i 21 miejscowy).” (karta nr 36). Aby odzyskać przynajmniej częściowo pasażerów na przedmiotowej linii Zarząd Spółki podjął decyzję o wprowadzeniu promocji. W celu wzmocnienia swojej pozycji na tej linii Spółka zastosowała promocję, o czym informowała poprzez ogłoszenia, obniżając cenę biletów na 1,00 zł oraz wprowadzając dodatkowe kursy. Promocja miała trwać przez okres wakacji tj. lipiec i sierpień 2000 r. Spółka podnosiła, że nie będąc przez nikogo dotowaną, poprzez rynek i konkurencję, została zmuszona do ustalenia ceny na poziomie 1,00 zł nawet po okresie promocji. (karta nr 36). Pobieranie przez Spółkę wyłącznie na rynku relewantnym opłat za przewóz osób w wysokości 1,00 zł w okresie od lipca 2000 r. do 01.05.2001 r. – ceny rażąco niskiej, określonej znacznie poniżej obowiązujących opłat ustalonych w Spółce i zawartych w tabelach, przy takiej samej lub zbliżonej długości linii oraz określonych jako najbardziej uczęszczane, w konsekwencji nieuczciwie ukształtowało konkurencję na rynku właściwym, albowiem pozostali uczestnicy tego rynku zostali zmuszeni do obniżenia ceny na poziomie narzuconym, a gdyby nie zmienili ceny pasażerowie nie korzystaliby z ich usług wybierając tańszego przewoźnika. Ponadto Spółka uznająca się za jedynego dysponenta placu dworcowego dążyła, aby właściciel wypowiedział przewoźnikowi umowę dzierżawy terenu pod przystanek przy dworcu kolejowym w Zawierciu. Takimi działaniami Spółka zmierzała do eliminacji dwóch konkurentów na rynku właściwym, jednocześnie posiadając silną pozycję i siłę rynkową na rynku właściwym bezpośrednio narzuciła nieuczciwą cenę, rażąco niską. W stosunku do jednego konkurenta (Pan J. C.) działania Spółki odniosły oczekiwany skutek, natomiast drugi konkurent zmuszony został do obniżenia ceny za bilet poniżej kosztów, na poziomie narzuconym przez Spółkę, ceny rażąco niskiej. 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 Spółki z kwotą przekazaną przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego to stanowi ona ponad 10 % przychodu. Starosta Zawierciański sygnalizował niezgodność postępowania Spółki z przepisami ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób, co może spowodować cofnięcie zezwolenia na prowadzenie działalności. Zwracał uwagę na fakt stosowania na rynku właściwym cen promocyjnych przy równoczesnych zabiegach dofinansowania działalności, o co usilnie zabiega Spółka. Skutki ekonomiczne wprowadzonej promocji w Spółce mogą być pokrywane wpływami z innych linii komunikacyjnych, gdzie jak ustalono są znacznie wyższe ceny biletów promocyjnych niż na rynku właściwym oraz z innych otrzymywanych środków. Z powyższego wynika, że sposób ustalania cen przez Spółkę 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, a następnie „odzyskani pasażerowie”, którzy nie będą mieli możliwości wyboru innego przewoźnika, zmuszeni będą korzystać z usług Spółki 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 niezadowolone Spółki wywoływało działanie rozwijającego się gospodarczo przewoźnika, w konsekwencji zniekształca konkurencję na rynku właściwym i narusza interes publicznoprawny lokalnej społeczności. Działanie Spółki było zamierzone i celowe. Jej działanie na rynku właściwym to bezpośrednie narzucenie nieuczciwej ceny, rażąco niskiej.

Na takie działanie pozwoliła sobie Spółka o zdecydowanie silniejszej sile rynkowej niż konkurent.

Wprowadzenie przez Spółkę nieuczciwej ceny na rynku właściwym zniekształciło konkurencję i przeciwdziało jej rozwojowi, co jak wykazano jest niezgodne z prawem i stanowi naruszenie przepisów bezwzględnie obowiązującej ustawy antymonopolowej.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeka się jak w punkcie I.

Zdaniem Przewoźnika, zarzut naruszenia przez Spółkę art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej uzasadnia ustalenie przez Spółkę wyłącznie na rynku właściwym opłaty za bilet w wysokości 1,00 zł, znacznie zaniżonej w stosunku do opłat ustalonych na innych liniach komunikacyjnej o porównywalnej długości, czyli ceny za ten sam towar na tym samym rynku, co w konsekwencji przeciwdziało ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji.

Zgodnie z zapisem art. 8 ust. 1 ustawy antymonopolowej zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców. Art. 8 ust. 2 pkt 5 stanowi, że nadużywanie pozycji dominującej polega w szczególności na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Dla stwierdzenia zarzucanej praktyki monopolistycznej na podstawie art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej, konieczne jest łączne wystąpienie następujących przesłanek:

- posiadanie przez przedsiębiorcę przeciwko któremu skierowane są zarzuty, pozycji co najmniej dominującej na rynku właściwym,
- przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Spółka na rynku właściwym posiada pozycję dominującą, której posiadanie nie jest zabronione. Naruszeniem prawa jest nadużycie tej pozycji w następstwie stosowania praktyk ograniczających konkurencję.

W stosunku do przewoźnika-wnioskodawcy Spółka podnosiła argumenty, że rozpoczynał on działalność 9-cio osobowym samochodem, który zamienił na dwa większe pojazdy, a oferowane przez niego usługi znajdują popyt i w celu odzyskania pasażerów na przedmiotowej linii wprowadzono ceny promocyjne. Jak wykazano wprowadzono ceny promocyjne także na innych liniach o podobnej uczęszczalności, jednak na przedmiotowej linii narzucono nieuczciwą cenę rażąco niską.

W tym stanie, jak ustalono i wykazano, zmuszenie konkurentów do obniżenia ceny za bilet, miało na celu zmonopolizowanie przez Spółkę rynku w zakresie usług przewozu osób. Takie zachowanie, przeciwdziałające ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania i rozwoju konkurencji jest konsekwencją narzucenia nieuczciwej ceny, rażąco niskiej ceny, co narusza art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej, a praktyka ta jest bezwzględnie zakazana. Pożądanym jest, aby na rynku istniała konkurencja, gdyż zapewnia to konsumentom (pasażerom) możliwość dokonania wyboru wykonawcy usługi. Jak podniosła Spółka, w okresie funkcjonowania konkurentów na rynku właściwym systematycznie spadała ilość przewożonych przez nią osób. (karta nr 36). Spółka stosując nieuczciwą rażąco niską cenę promocyjną i wprowadzając dodatkowo kursy nie ujęte w rozkładzie jazdy tylko na jednej linii komunikacyjnej wykorzystwała swoją przewagę i wymusiła na przewoźnikach działających na tym rynku stosowanie tej ceny, albowiem gdyby tego nie uczynili pasażerowie korzystaliby z tańszej usługi, a w konsekwencji byłiby zmuszeni do zaprzestania działalności.

Ustawa z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej w art. 5 zawiera zasadę – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej jest wolne dla każdego na równych prawach, z zachowaniem warunków określonych przepisami prawa. Ustawa antymonopolowa ramy takich granic wyraźnie określa statuując zakazy i nakazy o charakterze bezwzględnie obowiązującym, których przestrzeganie ma stanowić granicę dostępu do rynku wszystkim

podmiotom na równych prawach. Jak ustalono i wykazano w niniejszej sprawie Spółka uchybiła zasadzie równości. Uznała się za jedyne dysponenta placu dworcowego w Zawierciu, gdzie posadowione są przystanki autobusowe i dążyła do tego, aby właściciel wypowiedział przewoźnikowi umowę dzierżawy. Ponadto żądała od przewoźnika wnoszenia na jej rzecz opłaty w wysokości 400,00 zł miesięcznie za korzystanie z placu dworcowego na dworcu autobusowym w Zawierciu, na co przewoźnik nie wyraził zgody. (karta nr 38). Następnie narzucając na rynku właściwym nieuczciwą cenę, rażąco niską, pobierając opłaty za przewóz osób w wysokości 1,00 zł na jednej linii komunikacyjnej, należącej do najbardziej uczęszczanych, długości 12 km, podczas gdy na takich samych liniach komunikacyjnych należących także do najbardziej uczęszczanych pobiera opłaty także w ramach promocji w wysokości 2,70 zł, 2,20 zł i 1,80 zł w istocie zmierzała do wyeliminowania z rynku właściwego pozostałego jednego konkurenta. Przez takie działanie Spółka uniemożliwia innym przewoźnikom funkcjonowanie na tym rynku, albowiem potencjalny konkurent nie wejdzie na rynek, gdzie narzucono ceny rażąco niskie, poniżej kosztów. Tym sposobem swoim działaniem Spółka zmierza do ograniczenia konkurencji na rynku właściwym, przy czym jednego z przewoźników skutecznie wyeliminowała.

Tym samym wykazano i udowodniono nadużycie przez Spółkę pozycji dominującej na rynku właściwym poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji, wyrażające się pobieraniem opłat za przewóz osób wyłącznie na jednej linii komunikacyjnej poniżej obowiązującej w Spółce tabeli cen, co stanowi naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej. Narzucenie nieuczciwej ceny, rażąco niskiej, a jest nią ustalona w okresie promocji na rynku właściwym opłata za bilet, przeciwdziała rozwojowi konkurencji na tym rynku. Dążenie Spółki do wyeliminowania z rynku relewantnego jednego konkurenta wyczerpuje treść tego przepisu. Spółka wyeliminowała z rynku jednego z konkurentów, a także 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 Spółki godzi w konkurencję na rynku. Z punktu widzenia zapewnienia równych szans prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o reguły konkurencji nie do przyjęcia jest sytuacja, aby nie podlegająca konkurencji Spółka jednostronnie kształtowała rynek. Okoliczności sporządzenia notatki z 28.11.2000 r., co jest zabronione ustawą antymonopolową, wskazują, że przedsiębiorca o silnej pozycji rynkowej pragnie podporządkować sobie innych uczestników rynku, konkurentów.

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 Spółki nakierowane jest na osiągnięcie celu sprzecznego z ustawą i ma na celu zaniechanie walki konkurencyjnej.

Biorąc powyższe pod uwagę, stwierdza się nadużywanie przez Spółkę pozycji dominującej na rynku i stosowanie praktyki określonej w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej, stąd orzeka się jak w punkcie II.

Skutkiem rozstrzygnięcia zawartego w punkcie I i punkcie II niniejszej decyzji jest nałożenie na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A. kary pieniężnej w wysokości 5.000,- euro (słownie: pięć tysięcy EURO) płatnej do budżetu państwa. Wskazane w niniejszej sprawie stosowanie przez Spółkę zabronionych praktyk ograniczających konkurencję w ocenie organu antymonopolowego w pełni uzasadnia zastosowanie sankcji przewidzianej w art. 101 ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 122, poz. 1319). W rozumieniu art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy wyżej wskazanej nałożono karę na takim poziomie, aby jej charakter prewencyjny odniósł pożądany skutek, a okoliczności stanowią istotny argument dla nałożenia kary. Nałożenie kary należy traktować jako podkreślenie naganności działań podmiotu dominującego w przedmiotowej

sprawie, które to działania zakłócają równość uczestników rynku. Istotne jest zagrożenie konkurencji wywołane stosowaniem przez Spółkę praktyk monopolistycznych na tym rynku. Nałożona kara pieniężna zapewne wpłynie pozytywnie na działalność Spółki i przyczyni się do przestrzegania przepisów bezwzględnie obowiązującej ustawy antymonopolowej.

Na podstawie art. 101 ust. 2 pkt 1 powołanej powyżej ustawy organ antymonopolowy może ustalić karę pieniężną w wysokości od 1.000 do 5.000.000 euro, jednak nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 8 ustawy. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 15 ustawy antymonopolowej ustalono uzyskany w roku 2000 przychód Spółki, który wyniósł 14.402.832,40 zł.(karta nr 88). Maksymalna kwota kary może wynosić 10 % przychodu, co daje kwotę 1.440.283,24 zł. Zgodnie z tabelą NBP Nr 252/A z dnia 29.12.2000 r. wartość euro w ostatnim dniu roku 2000 wynosiła 3,8544 zł. Tak więc kwota 373.672,49 euro stanowi równowartość 10 % przychodu Spółki za rok 2000. Wysokość nałożonej na Spółkę kary to kwota 5.000,- euro stanowiąca równowartość 19.272,00 zł wynosząca 1,3 % kwoty maksymalnej kary. Kara taka ma charakter wyłącznie prewencyjny. Ustalając wysokość kary uwzględniono, że działanie Spółki nakierowane było na osiągnięcie celu sprzecznego z ustawą. Uwzględniono także, że z dniem 01.05.2001 r., po zapoznaniu się przez Spółkę z materiałem dowodowym zgromadzonym w niniejszym postępowaniu, zaniechano narzucania nieuczciwej ceny rażąco niskiej. Wysokość nałożonej kary pieniężnej została ustalona przy założeniu, 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.

Karę pieniężną należy wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w NBP Oddział Okręgowy Warszawa nr 1010 1010-7878-223-1.

W związku z powyższym należało orzec jak w punkcie III sentencji.

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Antymonopolowego – za pośrednictwem Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Katowicach w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Dyrektor Delegatury
Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów w Katowicach
Alicja Kral