



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKiK W GDAŃSKU**

RGD.411-6/06

Gdańsk, dnia 30 listopada 2006r.

DECYZJA NR RGD.30/2006

Na podstawie art. 105 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz.U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 ze zmianami), w związku z art. 80 ustawy z dnia z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244, poz. 2080 ze zmianą) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 18, poz. 172 ze zmianą),

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

umarza się, jako bezprzedmiotowe, postępowanie antymonopolowe wszczęte na wniosek przedsiębiorcy PA „G” z siedzibą w K. przeciwko PKS G z o.o. z siedzibą w G. pod zarzutem stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, mającej polegać na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta, poprzez narzucanie nieuczciwych, rażąco niskich, cen biletów jednorazowych za przejazd na ww. linii.

UZASADNIENIE

W dniu 28 stycznia 2005r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej Prezesem Urzędu lub organem antymonopolowym) wpłynęło, datowane na dzień 10 stycznia 2005r., pismo przedsiębiorcy PA „G” z siedzibą w K. (zwanego dalej PA „G”, wnioskodawcą bądź skarżącym), wnoszącego o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko PKS G Spółka z o.o. z siedzibą w G.¹ (zwanemu dalej PKS G lub skarżonym) dopuszczającemu się, zdaniem wnioskodawcy, praktyki ograniczającej konkurencję polegającej na stosowaniu „wybiórczo”, tj. tylko na trasach obsługiwanych przez obu przedsiębiorców wspólnie, „taryfy promo-

¹ Podmiot ten, którego jedynym udziałowcem jest ORBIS Transport Spółka z o.o. z siedzibą w W., jest od dnia 7 grudnia 2004r. następcą prawnym Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w G..

cyjnej’, celem którego to działania miałyby być dążenie do „wyeliminowania [PA „G”] z rynku i powrót do uprzednio stosowanych cen”.

W uzasadnieniu wystąpienia podniesiono, co następuje.

- Skarżący, funkcjonujący na „rynku lokalnych przewozów pasażerskich w regionie kartuskim” od wiosny 1995r., rozpoczął świadczenie usług od uruchomienia linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno, łączącej „trzy duże wsie położone w bezpośrednim sąsiedztwie Kartuz, [...] obsługiwane przez PKS stosunkowo niewielką liczbą kursów ([...] na trasie Somonino-Kartuz do 1995r. dominującą rolę w przewozach odgrywała kolej; jednak od 1995r. drastycznie ograniczono liczbę pociągów – powstała więc pewna luka w podaży usług”.

Ustalenie przez PA „G” opłat na poziomie 30% niższym od opłat pobieranych na ww. trasie przez PKS G spowodowało, po upływie dwóch miesięcy, reakcję konkurenta w postaci obniżki cen, o 50%, „we wszystkich kursach bezpośrednio przed i po [...] odjazdach [PA „G”]”. Działania te, połączone z „letnim spadkiem popytu”, stały się powodem zawieszenia przez wnioskodawcę, w lipcu 1995r., przewozów na przedmiotowej linii. Skutkiem nowej sytuacji było odstąpienie przez PKS G, poczynając od września 1995r., od dotychczasowej „promocji cenowej”. Wobec powrotu przez skarżonego do „cen wyjściowych”, w połowie września 1995r. PA „G” ponownie uruchomiło przewozy (i świadczy je na tej trasie do dnia dzisiejszego).

- W latach 1996-2001 wnioskodawca wielokrotnie bezskutecznie występował o zgodę właściwych organów na uruchomienie komunikacji regularnej również na innych liniach, które miałyby być zlokalizowane bądź to w regionie kartuskim, bądź to, jak linia Kartuzy-Gdańsk, wykraczać poza ten region.

Stosowne zezwolenia wydano PA „G”:

- w roku 2002 – na świadczenie usług przewozowych w relacji Kartuzy-Sierakowice (linia [4]),
- w roku 2003 – na wydłużenie linii Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno do Ostrzyc (linia [2]) oraz na rozpoczęcie działalności w relacji Kartuzy-Kamela (linia [3]) i Kartuzy-Mirachowo (linia [5]), a także, „po siedmiu latach starań”, w relacji Kartuzy-Gdańsk (linia [801]),
- w roku 2004 – na zwiększenie, do 20 par, ilości kursów na linii [801] (w zamian za zobowiązanie się do „uruchomienia nierentownej linii dowozowej do linii Kartuzy-Gdańsk z miejscowości Skrzyszewo i Przyjaźń (linia 806), z których obsługi wycofał się wcześniej PKS w G”).

W każdym wypadku, gdy PA „G” inicjowało przewozy w relacji obsługiwanej już wcześniej przez PKS G, reakcją konkurenta była obniżka cen biletów; uczynił tak np. z dniem 1 września 2004r., czyli 6 dni po wprowadzeniu przez wnioskodawcę nowego rozkładu jazdy na linii [801], zakładającego zwiększenie liczby kursów do 20 par, ale także z dniem 1 stycznia 2005r., tj. na 12 dni przed rozpoczęciem przez wnioskodawcę przewozów na linii [4] na odcinkach z Sierakowic do Gowidlina i Kamienicy Królewskiej.

Zestawienie wysokości opłat pobieranych przez PKS G za bilety jednorazowe i miesięczne na trasach, na których skarżony przedsiębiorca nie konkuruje z PA „G” („Taryfa zwykła”) oraz na trasach obsługiwanych wspólnie przez obu przewoźników („Taryfa promocyjna”), a także opłat żądanych przez PA „G”, przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

ODLEGŁOŚĆ [KM]	PKS G				PA „G”	
	CENA BILETU JEDNORAZOWEGO NORMALNEGO [ZŁ]		CENA BILETU MIESIĘCZNEGO NORMALNEGO [ZŁ]		CENA BILETU JEDNORAZO- WEGO NOR- MALNEGO [ZŁ]	CENA BILETU MIESIĘCZNEGO NORMALNEGO [ZŁ]
	TARYFA ZWYKŁA	TARYFA PROMOCYJNA	TARYFA ZWYKŁA	TARYFA PROMOCYJNA		
1	2	3	4	5	6	7
0-5	2,50	1,70	73,50	60,00	1,50	50,00
6-10	3,30	2,20	95,00	90,00	2,00	75,00
11-15	4,00	2,50	117,50	109,00	2,50	90,00
16-20	4,60	3,30	138,50	128,00	3,00	105,00
21-25	5,50	4,00	168,00	140,00	3,50	120,00
26-30	6,30	4,60	189,00	150,00	4,00	135,00
31-35	6,90	5,00	208,50	175,00	4,50	150,00
36-40	8,00	5,50	238,50	200,00		

- Według stanu na dzień 10 stycznia 2005r., „taryfa promocyjna PKS w G stosowana jest na następujących trasach (rynkach właściwych):
 - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Sierakowice (bilety miesięczne),
 - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy i Kartuzy-Sierakowice-Gowidlino (bilety jednorazowe i miesięczne),
 - Kartuzy-Sierakowice-Kamienica Królewska (bilety miesięczne),
 - Kartuzy-Mirachowo (bilety jednorazowe),
 - Kartuzy-Somonino-Goręczyno (bilety jednorazowe).”
- Kwestionowane działania PKS G noszą znamiona wykorzystywania przez tego przewoźnika „pozycji dominującej [zajmowanej] na rynku”, wywodzonej zarówno z tego, że „że linie regularne komunikacji krajowej P.A. +G+ obsługuje 11 pojazdów, podczas gdy PKS w G – około 150”, jak i z tego, że na „najintensywniej obsługiwanej wspólnie trasie z Żukowa do Gdańska wykonywanych jest w dni powszednie: 20 kursów P.A. „G”, 70 kursów PKS, w tym 49 kursów PKS w G., 11 – PKS w Starogardzie Gdańskim, 6 – PKS w Bytowie i po 2 – PKS w Słupsku i Chojnicach”.
- Żądanie wszczęcia przez Prezesa Urzędu postępowania antymonopolowego znajduje swoje uzasadnienie, zdaniem wnioskodawcy, także w stanowisku Departamentu Gospodarki i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, właściwego m.in. w sprawach przewozów autobusowych regularnych, zgodnie z którym „stosowanie dwóch cenników – zwykłego i promocyjnego – na różnych odcinkach trasy tej samej linii jest naruszeniem Ustawy o transporcie drogowym”.

Skarżący, przekazując przy piśmie z dnia 9 lutego 2005r., otrzymanym przez Prezesa Urzędu w dniu 17 lutego 2005r., dowód uiszczenia opłaty od wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, podniósł dodatkowo, iż działanie PKS G na rynku właściwym:

- polegające na „wybiórczym” stosowaniu „taryfy promocyjnej” wyczerpuje, jego zdaniem, znamiona nadużywania pozycji dominującej wskutek narzucania PA „G” nieuczciwych, rażąco niskich, cen i, jako takie, narusza zakaz art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244, poz. 2080 ze zmianą), zwanej dalej ustawą o ochronie [...],

- nie jest/było odosobnione, albowiem podobne reakcje związane z inicjowaniem przez niego działalności przewozowej na poszczególnych liniach komunikacyjnych są/były charakterystyczne także dla Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Bytowie (zwanego dalej PPKS Bytów) oraz dla Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Słupsku (zwanego dalej PPKS Słupsk), a zbieżność ta mogłaby uzasadniać domniemanie, iż PKS G działa z ww. przewoźnikami w zмовie.

Organ antymonopolowy, biorąc pod uwagę złożony i niejednoznaczny charakter sprawy, wszczął z dniem 21 lutego 2005r. i prowadził do dnia 6 czerwca 2005r. postępowanie wyjaśniające. W trakcie tego postępowania:

- PA „G” podtrzymał zastrzeżenia odnoszące się zarówno do praktyk PKS G, posiadającego, jego zdaniem, na każdej z obsługiwanych wspólnie tras „*pozycję dominującą pod względem wykonywanych kursów*”, a polegających na pobieraniu od pasażerów, wyłącznie na tych trasach, opłaty zgodnej z „*taryfą promocyjną*” (o 40% niższą od „*taryfy zwykłej*” obowiązującej na wszystkich innych trasach), jak i do zbieżności tych zachowań z podobnymi, demonstrowanymi przez PPKS Bytów i PPKS Słupsk (sprzedaż biletów, na trasach bądź odcinkach tras wspólnych z PA „G”, po cenach, odpowiednio o 40 i 50% niższych niż wynikające z obowiązujących tych przewoźników „*taryf zwykłych*”),
- PKS G, ustosunkowując się m.in. do zarzutów skarżącego i uznając je za „*w pełni nieuzasadnione*”, podniosło, iż takie stanowisko „*wynika [...] wprost ze stosowania przez [...] przedsiębiorstwo cen – taryf przewozowych, które w porównaniu z ofertą cenową wnioskodawcy [...] przyjmują poziomy wartości **wyższe** w porównywalnych obszarach*”.

Zważywszy na treść wniosku PA „G” i poczynione w trakcie postępowania wyjaśniającego ustalenia, Prezes Urzędu uznał za uzasadnione wszczęcie, z dniem 14 czerwca 2005r., dwóch odrębnych postępowania antymonopolowych prowadzonych pod zarzutem:

- nadużywania przez PKS G pozycji dominującej zajmowanej przez tego przedsiębiorcę na każdym z niżej wymienionych lokalnych rynków wykonywania regularnych przewozów osób, tj. na linii: Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Sierakowice, Kartuzy-Gowidlino, Kartuzy-Kamienica Królewska, Kartuzy-Mirachowo oraz Kartuzy-Somonino-Goręczyno, poprzez pośrednie narzucanie wnioskodawcy nieuczciwych, rażąco niskich, cen realizowanych przez niego na tych liniach usług, które to działanie byłoby sprzeczne z zakazem, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...] (sygnatura akt RGD.411-10/05/06/HK),
- zawarcia przez PKS G, PPKS Bytów i PPKS Słupsk porozumienia, którego celem bądź skutkiem miałyby być wyeliminowanie, ograniczenie bądź naruszenie konkurencji na rynku właściwym składającym się z linii komunikacyjnych, o których mowa wyżej, poprzez pośrednie narzucanie wnioskodawcy nieuczciwych, rażąco niskich, cen wykonywanych na tych liniach przewozów, które to działanie mogłoby naruszać zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie [...] (sygnatura akt RGD.410-2/05/06/HK).

Mając na uwadze treść wystąpienia PA „G” z dnia 25 lipca 2006r., precyzującego przebieg linii komunikacyjnych, na których wnioskodawca spotyka się z konkurencją PKS G (i innych przewoźników), organ antymonopolowy zmienił, postanowie-

niem nr 245 z dnia 27 lipca 2006r., treść postanowienia nr 209 z dnia 14 czerwca 2005r. o wszczęciu pierwszego z ww. postępowań w ten sposób, że określił rynki właściwe jako relacje: Gdańsk-Żukowo-Kartuzy, Kartuzy-Gowidlino, Kartuzy-Kamienica Królewska, Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta oraz Kartuzy-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.

Z kolei, postanowieniem nr 297 z dnia 12 października 2006r., organ antymonopolowy z postępowania prowadzonego pod sygnaturą akt RGD.411-10/05/06/HK wyłączył, do odrębnego rozpatrzenia, zarzuty PA „G” odnoszące się do każdej z niżej wymienionych linii:

- Gdańsk-Żukowo-Kartuzy (nowa sygnatura akt RGD.411-9/06/HK),
- Kartuzy-Gowidlino (nowa sygnatura akt RGD.411-7/06/HK),
- Kartuzy-Kamienica Królewska (nowa sygnatura akt RGD.411-8/06/HK),
- Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta (nowa sygnatura akt RGD.411-6/06/HK).

NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW ZGROMADZONYCH W POSTĘPOWANIU ANTYMONOPOLOWYM O SYGNATURZE RGD.411-10/05/06/HK (OBEJMUJĄCYCH, ZGODNIE Z POSTANOWIENIEM PREZESA URZĘDU NR 268 Z DNIA 10 SIERPNI 2005R., TAKŻE „CAŁOŚĆ INFORMACJI UZYSKANYCH W TRAKCIE PROWADZONEGO WCZEŚNIEJ, POD SYGNATURĄ AKT RGD.400-9/05/HK, POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO”) ORAZ ICH UZUPEŁNIENIA W POSTACI PISMA PKS G Z DNIA 19 PAŹDZIERNIKA 2006R., ORGAN ANTYMONOPOLOWY USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY.

Strony postępowania antymonopolowego.

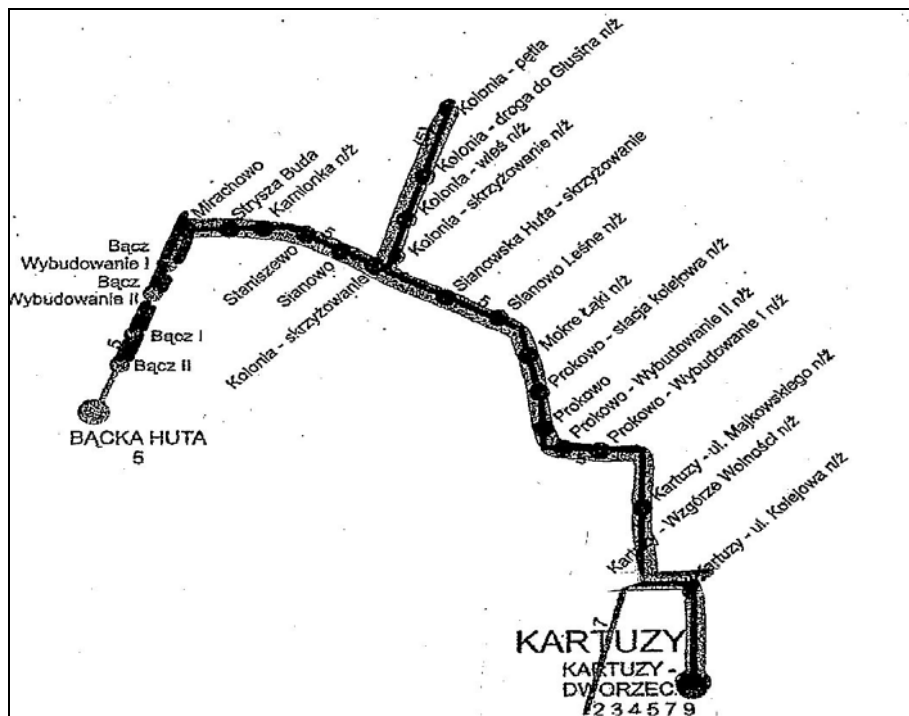
1. PA „G”

1.1. Skarżący świadczy usługi na podstawie:

- LICENCJI nr 0002826 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób udzielonej przedsiębiorcy przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach w dniu 14 sierpnia 2002r.,
- ZEZWOLEŃ na wykonywanie na całości bądź części relacji Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, udzielonych przedsiębiorcy przez:
 - Starostwo Powiatowe w Kartuzach:
 - nr 0000020 z dnia 4 stycznia 2005r. w ramach linii regularnej Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta przez miejscowości: Prokowo, Mokre Łąki, Sianowo Leśne, Sianowska Huta, Kolonia, Sianowo, Staniszewo, Kamionka, Strysza Buda, Mirachowo i Bącz,
 - Burmistrza Gminy Kartuzy:
 - nr 1/2003 z dnia 14 kwietnia 2003r. w ramach linii regularnej Kartuzy-Mirachowo-Kartuzy przez miejscowości: Prokowo, Mokre Łąki, Sianowo Leśne, Sianowska Huta, Kolonia, Sianowo, Staniszewo, Kamionka, Strysza Buda,
 - 5/2004 z dnia 12 sierpnia 2004r. w ramach linii regularnej Kiełpino-Kartuzy-Mirachowo przez miejscowości: Leszno, Kartuzy Prokowo, Mokre Łąki, Kolonia, Sianowo, Staniszewo, Kamionka oraz Strysza Buda.

- 1.2. Linia komunikacyjna związana z przedmiotem niniejszego postępowania ma długość 24km, a przewozy na niej zostały przez PA „G” zainicjowane z dniem z dniem 14 kwietnia 2003r.; schemat linii, wg stanu na dzień 1 października 2005r., przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1



Uwaga:

linią pogrubioną oznaczono na rysunku relację obsługiwaną wspólnie przez PA „G” i PKS G

- 1.3. Ilość kursów wykonywanych na linii Kartuzy-Mirachowo-Bączka Huta według stanu na dzień 9 maja 2005r., 31 sierpnia 2005r., 31 grudnia 2005r. oraz na dzień 30 kwietnia (31 lipca) 2006r. przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

DZIENNA ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH)											
DZIEŃ POWSZEDNI				SOBOTA				NIEDZIELA/ŚWIĘTO			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
22	22	22	22	12	12	12	12	4	4	0	0

A – stan na dzień 9 maja 2005r., B – stan na dzień 31 sierpnia 2005r., C – stan na dzień 31 grudnia 2005r., D – stan na dzień 30 kwietnia (31 lipca) 2006r.

- 1.4. Dane dotyczące ilości biletów jednorazowych i miesięcznych sprzedanych na linii Kartuzy-Mirachowo-Bączka Huta, w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz okresu styczeń-lipiec 2006r., zawiera tablica 3.

Tablica 3

ROK, MIE-	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW JEDNORA-	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW MIESIĘCZ-	ILOŚĆ PRZEJAZDÓW	ILOŚĆ OSÓB PRZE- WIEZIONYCH NA	ILOŚĆ OSÓB PRZE- WIEZIONYCH NA
-----------	------------------------------------	-------------------------------------	------------------	--------------------------------	--------------------------------

SIĄC	ZOWYCH	NYCH	W MIESIĄCU	PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH*	PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH [2] + [5]
1	2	3	4	5	6
2005					
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					
VIII					
IX					
X					
XI					
XII					
2006					
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					

* – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloraz ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń uznaje się za dolną granicę przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: nr 270 z dnia 10 sierpnia 2005r., nr 394 z dnia 7 listopada 2005r., nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. oraz nr 308 z dnia 20 października 2006r.; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

1.5. Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych przedstawione przez PA „G” w piśmie z dnia 10 stycznia 2005r. (patrz: tablica 1), obowiązujące od lipca 2004r., nie uległy w trakcie prowadzonego postępowania wyjaśniającego i antymonopolowego zmianie.

Wnioskodawca, nie stosując promocji cenowych, realizował jedynie tzw. „akcje promocyjne wspierające sprzedaż”, w tym m.in.:

- w marcu 2005r. – „promocję wiosenną”, polegającą na „rozdawnictwie wśród pasażerów gadżetów i słodczy, losowaniu w autobusie szczęśliwej końcówki numeru biletu, wygrywającej atrakcyjne nagrody”,
- we wrześniu 2005r. – akcję pn. „1500 plecaków” dla nabywców biletów miesięcznych szkolnych („każdy nabywca biletu otrzymywał plecak szkolny, a co dziesiąty plecak z wyprawką”),
- w grudniu 2005r. – akcję pn. „50 odkurzaczy” dla nabywców biletów miesięcznych oraz „promocję świąteczną” o charakterze zbliżonym do „promocji wiosennej”.

1.6. Zestawienie przychodów (uwzględniających dopłaty otrzymywane od Samorządu Województwa Pomorskiego z tytułu stosowania ulg ustawowych w pasażer-

skich przewozach autobusowych) i kosztów (zmiennych i całkowitych) związanych z wykonaniem 1 wozokilometra na linii Kartuzy-Mirachowo-Baćka Huta, w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz w okresie styczeń-lipiec 2006r., przedstawiono w tablicy 4.

Tablica 4

	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
Rok 2005					
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					
VII					
IX					
X					
XI					
XII					
Rok 2006					
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					

P – przychody [zł], KZ – koszty zmienne [zł], KC – koszty całkowite [zł], W – wozokilometry

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. i nr 308 z dnia 20 października 2006r.; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

2. **PKS G**

- 2.1. Skarżony świadczy usługi transportowe na podstawie licencji nr 9/2003 na wykonywanie krajowego transportu drogowego potwierdzonej przez Prezydenta Miasta Gdańska w dniu 2 grudnia 2005r. formularzem nr 0035007.
- 2.2. Zestawienie zezwoleń, którymi PKS G dysponował w dacie złożenia przez PA „G” wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, linii komunikacyjnych obsługiwanych zgodnie z tymi zezwoleniami oraz wspólnych odcinków tych linii i linii, na których przewozy wykonuje wnioskodawca, zawiera tablica 5.

Tablica 5

ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW W RAMACH LINII REGULARNEJ	LINIA KOMUNIKACYJNA	WSPÓLNE ODCINKI LINII PKS G I PA „G”
1	2	3
WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA		
Nr 000390 z dnia 18 grudnia	Baćka Huta-Gdańsk przez miejscowości: Bącz, Nowa	Baćka Huta-Mirachowo-Kartuzy

2003r. dla linii Bącka Huta-Gdańsk	Huta, Mirachowo, Stara Huta, Staniszewo, Sianowo, Kartuzy, Dzierżąno i Żukowo	
Nr 000392 z dnia 18 grudnia 2003r. dla linii Nowa Huta-Gdańsk	Nowa Huta-Gdańsk przez miejscowości: Bącz, Mirachowo, Staniszewo, Sianowo, Kolonia, Sianowska Huta, Kartuzy, Dzierżąno i Żukowo	Bącz-Mirachowo-Kartuzi

Jak wynika z pisma PKS G z dnia 12 czerwca 2006r., przewoźnik ten, od dnia 22 czerwca 2005r., dysponuje również:

- zezwoleniem nr 0000026 dla linii Kartuzy-Bącka Huta przebiegającej przez miejscowości: Sianowo, Szade Góry, Strysza Huta, Mirachowo i Bącz, udzielonym przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach,

a od dnia 6 grudnia 2005r. także:

- zezwoleniem 6/05 dla linii Kartuzy-Nowa Huta przebiegającej przez miejscowości: Sianowska Huta, Kolonia, Mirachowo i Bącz, udzielonym przez Burmistrza Gminy Kartuzy.

2.3. Ilości kursów realizowanych przez skarżonego na trasie Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta wg stanu na dzień 31 sierpnia 2005r., 31 grudnia 2005r., 30 kwietnia 2006r. oraz 31 lipca 2006r., przedstawiono w tablicy 6.

Tablica 6

DZIENNA ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WG STANU NA DZIEŃ:											
31 SIERPNIA 2005R.			31 GRUDNIA 2005R.			30 KWIEŚNIA 2006R.			31 LIPCA 2006R.		
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
39	16	8	39	16	8	42	18	8	32	18	8

A – kursy w dni robocze, B – kursy w soboty, C – kursy w niedziele i święta

2.4. Dane dotyczące ilości biletów jednorazowych i miesięcznych sprzedanych na linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta, w poszczególnych miesiącach roku 2005 oraz okresu styczeń-lipiec roku 2006, zawiera tablica 7.

Tablica 7

ROK, MIE-SIĄC	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW JEDNORAZOWYCH	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW MIESIĘCZNYCH	ILOŚĆ PRZEJAZDÓW W MIESIĄCU	ILOŚĆ OSÓB PRZE-WIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH*	ILOŚĆ OSÓB PRZE-WIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH ([2] + [5])
1	2	3	4	5	6
2005					
I	7980	252	42	10584	18564
II	7356	271	40	10840	18196
III	8354	317	44	13948	22302
IV	8292	265	42	11130	19422
V	8359	220	36	7920	16279
VI	8674	242	44	10648	19322
VII	9167	142	42	5964	15131
VIII	8677	147	44	6468	15145
IX	7872	227	44	9988	17860
X	7661	236	42	9912	15573
XI	7500	234	42	9828	17328
XII	7608	224	42	9408	17016
2006					
I	7816	236	44	10384	18200
II	6855	232	40	9280	16135

III	7972	260	46	11960	19932
IV	7216	257	38	9766	16982
V	7901	243	42	10206	18107
VI	8198	235	42	9870	18068
VII	7684	97	42	4074	11758

* – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloraz ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń uznaje się za dolną granicę przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

2.5. Zestawienie cen biletów jednorazowych obowiązujących w komunikacji zwykłej oraz promocyjnych cen biletów na liniach bądź częściach linii komunikacyjnych obsługiwanych przez PKS G, objętych wnioskiem PA „G” o wszczęcie postępowania antymonopolowego, zawiera tablica 8.

Tablica 8

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI ZWYKŁEJ OBOWIĄZUJĄCEJ OD DNIA:			PROMOCYJNE CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI ZWYKŁEJ OBOWIĄZUJĄCE OD DNIA:			
	1 LUTEGO 2003R.	1 LIPCA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LIPCA 2002R.	1 WRZEŚNIA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LUTEGO 2006R.
1	2	3	4	5	6	7	8
do 3	2,50	2,50	2,50	1,70	1,70	1,70	2,00
4-5			2,70			1,80	
6-8	3,20	3,30	3,30	2,20	2,20	2,20	2,50
9-10			3,50			2,40	
11-13	3,90	4,00	4,00	2,80	2,50	2,50	3,00
14-15			4,30			2,70	
16-18	4,40	4,60	4,60	3,00	3,30	3,30	3,50
19-20			4,90			3,50	
21-25	5,30	5,50	5,90	4,00	4,00	4,30	4,00
26-30	6,10	6,30	6,70	6,10	4,60	4,90	4,50
31-35	6,90	6,90	7,40	6,90	5,00	5,30	5,00
36-40	7,80	8,00	8,00	7,80	5,50	5,90	5,50
41-50	8,00	8,40	8,50	8,00	8,40	8,50	6,00

Informacje uzupełniające do tablicy 8 mogące mieć znaczenie dla oceny, w świetle ustawy o ochronie [...], zarzutów stawianych PKS G zestawiono poniżej.

- Z dniem 24 marca 2005r. wprowadzono promocyjną cenę biletu jednorazowego w wysokości 1,00zł za przejazd pomiędzy dwoma bezpośrednio sąsiadującymi przystankami, m.in. na trasach:
 - Gdańsk Kiełpinek (Auchan)-Żukowo-Dzierżążno-Kartuzy,
 - Kartuzy-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce,
 - Kartuzy-Garcz,
 - Kartuzy-Miechucino-Sierakowice-Gowidlino,
 - Kartuzy-Miechucino-Sierakowice-Kamienica Królewska,
 - Kartuzy-Kolonia Wieś-Sianowo-Staniszewo-Mirachowo.
- Z dniem 25 lipca 2005r. nastąpiła zmiana wysokości promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów jednorazowych na trasach:
 - Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
 - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice-Gowidlino,

- o Kartuzy-Kolonia Skrzyżowanie-Staniszewo-Mirachowo,
- o Kartuzy-Kiełpino Wieś-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.
- Z dniem 14 marca 2005r. rozpoczęto, a z dniem 24 października 2005r. zakończono promocję „1 przystanek = 1 złoty”.

2.6. Zestawienie cen biletów miesięcznych obowiązujących w komunikacji zwykłej oraz promocyjnych cen biletów na liniach bądź częściach linii komunikacyjnych obsługiwanych przez PKS G, objętych wnioskiem PA „G” o wszczęcie postępowania antymonopolowego, zawiera tablica 9.

Tablica 9

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENY BILETÓW MIESIĘCZNYCH OBOWIĄZUJĄCEJ OD DNIA:			PROMOCYJNE CENY BILETÓW MIESIĘCZNYCH OBOWIĄZUJĄCE OD DNIA:			
	15 LUTEGO 2003R.	1 LIPCA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	15 PAŹ- DZIERNIKA 2002R.	1 WRZE- ŚNIA/ 1 PAŹDZIERNI- KA 2004R.	25 LIPCA 2005R.	20 LUTEGO 2006R.
1	2	3	4	5	6	7	8
do 3	73,50	73,50	75,00	60,00	60,00	60,00	65,00
4-5			80,00			63,00	
6-8	92,50	95,00	100,00	90,00	90,00	90,00	98,00
9-10			105,00			95,00	
11-13	114,50	117,50	120,00	109,00	109,00	109,00	119,00
14-15			125,00			115,00	
16-18	132,50	138,50	140,00	128,00	128,00	128,00	139,00
19-20			145,00			134,00	
21-25	163,50	168,00	175,00	140,00	140,00	147,00	152,00
26-30	185,50	189,00	195,00	185,00	150,00	158,00	165,00
31-35	208,50	208,50	220,00	208,50	175,00	184,00	189,00
36-40	232,50	238,50	245,00	232,50	210,00/ 200,00	210,00	219,00
41-50	247,50	252,50	260,00	247,50	252,00/ 220,00	231,00	239,00

2.7. Ze względu na to, że tak w Przedsiębiorstwie Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w G, jak i w PKS G, będącym następcą prawnym PPKS, nie była/jest prowadzona ewidencja kosztów (zmiennych, całkowitych) i przychodów pozwalająca na ich jednoznaczne przyporządkowanie do określonych linii i kursów (autobusów), dostępne dane dotyczące tych kategorii odnoszą się bądź to do działalności przewozowej całego przedsiębiorcy, bądź to do części tej działalności określanej jako „przewozy lokalne” (obejmującej m.in. usługi realizowane na linii związanej z przedmiotem niniejszego postępowania). Zestawienie przychodów (uwzględniających dopłaty otrzymywane od Samorządu Województwa Pomorskiego z tytułu stosowania ulg ustawowych w pasażerskich przewozach autobusowych) i kosztów (zmiennych i całkowitych) związanych z realizacją 1 wozokilometra w odniesieniu do linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta zawiera tablica 10.

Tablica 10

ROK, MIESIĄC	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
2005					

I	2,55	2,89	3,75	-0,34	-1,20
II	2,00	2,13	2,60	-0,13	-0,60
III	2,02	2,21	2,68	-0,19	-0,66
IV	1,98	2,33	2,72	-0,35	-0,74
V	1,89	2,49	2,63	-0,60	-0,74
VI	1,48	2,24	2,79	-0,75	-1,31
VII	1,09	2,08	2,64	-0,99	-1,55
VIII	1,50	2,08	2,70	-0,58	-1,20
IX	1,93	2,14	2,69	-0,21	-0,76
X	2,07	2,15	2,79	-0,08	-0,72
XI	2,07	2,32	2,95	-0,25	-0,88
XII	1,96	2,35	3,29	-0,39	-1,33
2006					
I	2,27	2,24	2,77	0,03	-0,50
II	2,61	2,32	3,00	0,29	-0,39
III	2,88	2,18	2,72	0,70	0,16
IV	2,35	2,11	2,64	0,24	-0,29
V	2,19	1,88	2,53	0,31	-0,34
VI	2,25	1,97	2,62	0,28	-0,37
VII	1,67	1,97	2,53	-0,30	-0,86

P – przychody [zł], KZ – koszty zmienne [zł], KC – koszty całkowite [zł], W – wozokilometry

Uwaga:

zważywszy na to, że do czerwca 2005r. prowadzono w PKS G ewidencję kosztów wyłącznie dla całego przedsiębiorstwa, a od lipca 2005r. również, odrębnie, dla „komunikacji lokalnej”, wyliczenia w tablicy poczyniono z uwzględnieniem tej przesłanki w ten sposób, że dla miesięcy styczeń-maj 2005r. przyjęto w nich jednostkową wysokość kosztów 1 wozokilometra dla całego przedsiębiorstwa, natomiast dla okresu czerwiec-grudzień 2005r. i styczeń-lipiec 2006r. – dla „komunikacji lokalnej”

MAJĄC NA WZGLĘDZIE ZGROMADZONY W SPRAWIE MATERIAŁ DOWODOWY, PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE.

3. PRZEDMIOT POSTĘPOWANIA ANTYMONOPOLOWEGO.

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego działania Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej G Spółka z o.o. z siedzibą w G, mające polegać, zdaniem przedsiębiorcy Przewozy Autobusowe „G” z siedzibą w K., na „wybiórczym”, tj. ograniczonym tylko do tych linii komunikacyjnych, które skarżony obsługuje wspólnie z wnioskodawcą (tu: do linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta), stosowaniu „promocyjnych cen biletów”, i zmierzać do „wyeliminowania [PA „G”] z rynku i powrotu do uprzednio stosowanych cen”, wyczerpują znamiona praktyki ograniczającej konkurencję, zakazanej z mocy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...].

4. NARUSZENIE INTERESU PUBLICZNEGO.

Mając na względzie treść przepisu art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie [...], stanowiącego, iż określa ona „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowania w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”, organ antymonopolowy rozważył, czy w hipotetycznej sytuacji

zbieżności działań PKS G z hipotezą art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale także, co dla rozstrzygnięcia przedmiotowego sporu istotne, interes publiczny.

Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt I CKN 1217/98, „ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny [...] jej celem jest służyć interesom publicznym. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji. Nie odnosi się do ochrony roszczeń indywidualnych”; z publicznoprawnego charakteru ustawy o ochronie [...] wynika zatem, iż, co do zasady, znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem i niezakłóconym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie – jako zagrażające bądź naruszające konkurencję należy uznać jedynie takie zachowania przedsiębiorców, które dotyczą sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmowi gospodarowania.²

W stanie faktycznym niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania odbywające się w sferze pozyskiwania nabywców zainteresowanych świadczeniami przez nie usługami przewozu osób na linii komunikacyjnej Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta, ujawniające się przede wszystkim w sferze (wysokości) pobieranych opłat, wywołuje lub może wywoływać znaczące skutki, w tym negatywne, zarówno dla stanu i struktury rynku właściwego (ilości podmiotów działających na rynku, ich wzajemnej pozycji konkurencyjnych), jak i, w konsekwencji, dla szerokiego kręgu konsumentów (tu: pasażerów), dla których akceptowalny poziom ceny i swoboda przemieszczania się w określonych relacjach transportowych stanowią te kryteria wyboru, od stopnia spełnienia których znacząco uzależniają korzystanie lub rezygnację z oferty określonego przewoźnika.

Zważywszy na wskazane wyżej okoliczności organ antymonopolowy uznaje, iż spełniona jest przesłanka, wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie [...], uzasadniająca postawienie skarżonemu zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 1 tej ustawy.

5. **RYNEK WŁAŚCIWY.**

Realizacja postulatu zapewnienia poprawności metodologicznej rozstrzygnięcia wymaga od Prezesa Urzędu, aby działania PKS G, kwestionowane przez PA „G”, były rozpatrywane nie tylko w kontekście tzw. rynku właściwego, określonego w art. 4 ust. 8 ustawy, jako „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,

² W pewnych okolicznościach nawet naruszeniu interesu indywidualnego może być przypisany wymiar publicznoprawny; taka sytuacja ma miejsce wtedy, gdy, jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 lutego 2004r., sygn. akt III SK 2/04, „indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują lub mogą wywoływać zakazane skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”

znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji, ale i pod kątem ewentualnego nadużycia przez niego pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 ust. 9 ustawy, „*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 powołanej definicji rynku właściwego wynika wprost, iż jego delimitacja powinna uwzględniać co najmniej dwa składniki, tj. przedmiotowy, wskazujący na towar lub usługę „*uznawane przez [...] nabywców za substytuty*”, oraz przestrzenny, identyfikujący obszar, na którym, w odniesieniu do danego towaru lub usługi, „*panują zbliżone warunki konkurencji*”; w niektórych stanach faktycznych, związanych np. z okresowością wytwarzania produktu lub świadczenia usługi bądź ze zmienną w czasie dynamiką procesów rynkowych, istotnymi przeobrażeniami mechanizmu i instrumentów konkurencji, niezbędne staje się, ponadto, uwzględnienie składnika czasowego.

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (przedmiotu, terytorium, przedziału czasowego obejmującego jego charakterystyczne i wyróżnione stany) powinno, w każdym wypadku, towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej jego segmentacji, a to dlatego, że w przeciwnym razie mogłyby zaistnieć trudności w znalezieniu przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie [...], mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby, w istocie, rację bytu ze szkodą zarówno dla konsumentów, jak i dla konkurentów.

Takie stanowisko znajduje uzasadnienie tak w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. m.in. wyroki z dnia 18 grudnia 1990r., sygn. akt XVII Amr 7/90; z dnia 4 października 1993r., sygn. akt XVII Amr 29/93; z dnia 31 maja 1995r., sygn. akt XVII Amr 9/95), jak i w judykaturze Unii Europejskiej (por. Gronowski S., Ustawa antymonopolowa. Komentarz, Warszawa 1996, s. 75). Równocześnie, korzystanie z tej dyrektywy powinno być jednak na tyle rozważne i wyważone, by nie dopuścić do sytuacji, w której rynek właściwy obejmowałby, po delimitacji, wyłącznie towar (usługę) jednego rodzaju, wytwarzane (świadczone) przez jednego producenta (usługodawcę), bowiem, jak podnosi się w piśmiennictwie, „*w rzeczywistości nie chodzi jednak o wyodrębnienie możliwie wąsko zakreślonych rynków, lecz o wyznaczenie tego jednego, właściwego w prowadzonej sprawie*”.³

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art. 4 ust. 8 ustawy o ochronie [...], Prezes Urzędu uznaje, iż w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy składnik produktowy rynku właściwego konstytuują usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych (normalnych i ulgowych), natomiast składnik przestrzenny tego rynku obszary „*ciągące*”, ze względu na rzeczywistych i potencjalnych nabywców tych usług, do linii komunikacyjnej Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta, na której od poniedziałku do nie-

³ Skoczny T., Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81.

dzieli/soboty⁴ uczestnicy postępowania rywalizowali/rywalizują ze sobą o pozyskanie jak największej ilości pasażerów zainteresowanych ich ofertami.

Określając składnik terytorialny rynku właściwego jak wyżej, organ antymonopolowy dokonał takiej delimitacji, albowiem:

- za istotną przesłankę definiowania rynku jako linii komunikacyjnej uznaje wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na potencjalnych przewoźników m.in. obowiązek uzyskania, przed rozpoczęciem wykonywania przewozów regularnych w transporcie drogowym osób, m.in. zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 ze zmianami), określającego, jak to wynika z art. 21 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, „schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną [podkr. Prezesa Urzędu] i przystankami”;
- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego postrzega linię komunikacyjną jako „najwęższy segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi i w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych”, a to dzięki występowaniu na nim dających się jednoznacznie identyfikować „stosunków wymiany pomiędzy przewoźnikami a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych”⁵, podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar, na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników”, bowiem „mogą oni [...] w różnym zakresie oddziaływać przy pomocy podstawowych instrumentów konkurencji, tj. ceny, jakości i ilości usług, promocji, dystrybucji na klientów i konkurentów, natomiast może pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku nie występować proces konkurencji”⁶;
- z punktu widzenia potencjalnego nabywcy (konsumenta) usługi przewozowej zamierzającego zrealizować określoną potrzebę transportową związaną z przemieszczeniem się pomiędzy dwoma wybranymi punktami przestrzeni nie istnieje żaden rzeczywisty substytut tego przemieszczenia,
- przyjęte podejście znajduje uzasadnienie nie tylko w ugruntowanym już orzecznictwie Prezesa Urzędu (por. m.in. decyzję nr RKT.24/2001 z dnia 6 lipca 2001r., decyzję nr RBG.35/2002 z dnia 2 grudnia 2002r., decyzję nr RKR.29/2002 z dnia 19 grudnia 2002r., decyzję nr RKT.63/2002 z dnia 31 grudnia 2002r., decyzję nr RWR.16/2004 z dnia 9 marca 2004r., decyzję nr RGD.33/2004 z dnia 24 grudnia 2004r., decyzję nr RPZ.37/2004 z dnia 30 grudnia 2004r., decyzję nr RWR.64/2005 z dnia 5 października 2005r. oraz

⁴ Z materiału dowodowego zebranego w sprawie wynika, że o ile jeszcze wg stanu na dzień 31 sierpnia 2005r. PA „G” wykonywał na rynku właściwym przewozy w niedzielę, o tyle zaprzestał ich realizacji nie później niż w grudniu 2005r. i w 2006r. już ich nie podjął.

⁵ Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

⁶ Metodologia badań rynkowych ..., s. 10.

decyzję nr RGD.46/2005 z dnia 30 grudnia 2005r.) i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. wyrok z dnia 17 lipca 2001r., sygn. akt XVII Ama 103/01, wyrok z dnia 28 stycznia 2004r., sygn. akt XVII Ama 10/03, oraz wyrok z dnia 16 lutego 2005r., sygn. akt XVII Ama 40/04), ale także Sądu Apelacyjnego w Warszawie, który, rozpatrując apelację od wyroku Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, stanowiska zajętego w przedmiocie sposobu określenia rynku właściwego nie kwestionował (por. wyrok z dnia 28 grudnia 2005r., sygn. akt VI Ca 678.05).

6. POZYCJA PKS G NA RYNKU WŁAŚCIWYM.

Analizy prowadzone w przedmiocie identyfikacji pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez określonego przewoźnika na danym rynku transportowym (linii komunikacyjnej) opierają się na wskazaniach grupy indykatorów obejmującej m.in.:

- ilość realizowanych kursów,
- ilość przewiezionych pasażerów lub sprzedanych biletów (jednorazowych, miesięcznych),
- potencjał przewozowy.

Zważywszy na wartość diagnostyczną każdego z ww. estymatorów, dostępność danych statystycznych, ich kompletność oraz stopień porównywalności, Prezes Urzędu przyjął, iż udziały PKS G i PA „G” w regularnych przewozach osób na linii komunikacyjnej Kartuzy-Mirachowo-Baćka Huta zostaną ustalone na podstawie wskazań ilości wykonywanych przez strony postępowania kursów oraz ilości osób, które odbyły podróż korzystając z usług każdego z tych przewoźników – po zakupieniu biletów jednorazowych lub miesięcznych.

Równocześnie, Prezes Urzędu uznał za właściwe odstąpienie od wnioskowania o pozycji konkurencyjnej PKS G i PA „G” na podstawie ich zdolności przewozowej. Najpierw dlatego, że podziela pogląd wyrażany w piśmiennictwie, zgodnie z którym dla takiej oceny „*potencjał przewozowy [...] ma znaczenie drugorzędne*”, albowiem „*może odnosić się przede wszystkim do analizy zasobów wewnętrznych przedsiębiorstwa i efektywności prowadzonej działalności*”⁷, następnie dlatego, że również jego zdaniem „*dysponowanie określonym potencjałem [...] nie gwarantuje uzyskania (zachowania, zwiększenia) pozycji i siły rynkowej przedsiębiorstwa*”⁸, w końcu i z tego powodu, że warunkiem aplikacji tego wskaźnika jest jednoznaczność przyporządkowania środków transportu do określonej trasy, co stosunkowo rzadko ma miejsce w wypadku przedsiębiorców obsługujących wiele linii komunikacyjnych (i nie ma miejsca w odniesieniu do PKS G).

Wykorzystując pierwszy z indykatorów, organ antymonopolowy wziął pod uwagę fakt, iż jego wskazania mogą być, i najczęściej są, odmienne nie tylko w zależności od tego, czy dotyczą całej badanej relacji transportowej, czy tylko jej poszczególnych części, ale także w zależności od dnia tygodnia, w którym przewozy są realizowane (od poniedziałku do piątku, w sobotę, w niedzielę i święta), oraz momentu czasowego, dla którego ustalono ilości wykonywanych kursów; rezultaty obliczeń przeprowadzonych w oparciu o dane z roku 2005 (stan

⁷ Metodologia badań rynkowych ..., s. 14.

⁸ Tamże.

na dzień 31 sierpnia i 31 grudnia) oraz 2006 (stan na dzień 30 kwietnia i 31 lipca), z uwzględnieniem, jeśli to tylko było możliwe, wskazanych uwarunkowań, zamieszczono w tablicy 11.

Tablica 11

PRZE- WOŹNICY	KURSY (W OBYE STRONY) WYKONYWANE W:					
	DZIEŃ POWSZEDNI		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	IŁOŚĆ KURSÓW	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ KURSÓW	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ KURSÓW	UDZIAŁ [%]
STAN NA DZIEŃ 31 SIERPNIA 2005R.						
PKS G	39	63,9	16	57,1	8	66,7
PA „G”	22	36,1	12	42,9	4	33,3
łącznie	61	100,0	28	100,0	12	100,0
STAN NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2005R.						
PKS G	39	63,9	16	57,1	8	100,0
PA „G”	22	36,1	12	42,9	0	0,0
łącznie	61	100,0	28	100,0	8	100,0
STAN NA DZIEŃ 30 KWIETNIA 2006R.						
PKS G	42	65,6	18	60,0	8	100,0
PA „G”	22	34,4	12	40,0	0	0,0
łącznie	64	100,0	30	100,0	8	100,0
STAN NA DZIEŃ 31 LIPCA 2006R.						
PKS G	32	59,3	18	60,0	8	100,0
PA „G”	22	40,7	12	40,0	0	0,0
łącznie	54	100,0	30	100,0	8	100,0

Z kolei, rezultaty analizy materiału statystycznego objętego polem recepcji drugiego z indykatorów przedstawiono w tablicy 12.

Tablica 12

ROK, MIESIĄC	IŁOŚĆ OSÓB PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH PRZEZ:		UDZIAŁ PKS G W PRZEWOZACH NA LINII KARTUZY-...-BĄCKA HUTA [%]*
	PKS G	PA „G”	
1	2	3	4
2005			
I	18564		
II	18196		
III	22302		
IV	19422		
V	16279		
VI	19322		
VII	15131		

VIII	15145		
IX	17860		
X	15573		
XI	17328		
XII	17016		
2006			
I	18200		
II	16135		
III	19932		
IV	16982		
V	18107		
VI	18068		
VII	11758		

* – udział PKS G w przewozach na linii Kartuzy-...-Baćka Huta obliczony wg formuły: $\frac{[2]}{([2] + [3])} * 100\%$

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: nr 270 z dnia 10 sierpnia 2005r., nr 394 z dnia 7 listopada 2005r., nr 38 z dnia 3 lutego 2006r. oraz nr 308 z dnia 20 października 2006r.; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

Jak wynika z danych zawartych w tablicach 11 i 12, kursy wykonywane przez PKS G na linii komunikacyjnej Kartuzy-Mirachowo-Baćka Huta w okresie od stycznia 2005r. do lipca 2006r. stanowiły:

- od 59,3 do 65,6% łącznej ilości kursów realizowanych w tej relacji przez obu uczestników postępowania w dni powszednie,
- od 57,1 do 60,0% łącznej ilości kursów realizowanych w tej relacji przez nich w soboty,
- od 66,7 do 100% łącznej ilości kursów realizowanych w tej relacji przez nich w niedziele⁹,

a ilość osób przewiezionych na postawie biletów jednorazowych i miesięcznych w każdym z miesięcy ww. przedziału czasowego wahała się w granicach:

- od 57,0 do 68,0% łącznej ilości osób, które na tej trasie podróżowały.¹⁰

Mając na względzie wskazania indykatorów użytych w celu identyfikacji pozycji zajmowanej przez PKS G na rynku właściwym, mając na względzie całość materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie, Prezes Urzędu uznaje za uzasadnione następujące twierdzenie: warunki, w jakich funkcjonują uczestnicy postępowania nie pozwalają jednoznacznie przypisać skarżonemu, pomimo posiadania przez niego udziału znacząco przekraczającego próg, o którym mowa w art. 4 ust. 9 ustawy o ochronie [...], pozycji dominującej, albowiem swoim charakterem są zbliżone raczej do homogenicznego duopolu, tj.

⁹ Udział PKS G w kursach realizowanych w niedzielę wynosił, w warunkach konkurencji z PA „G”, 66,7%, a po ograniczeniu się przez wnioskodawcę do wykonywania przewozów w dniach od poniedziałku do soboty – 100%.

¹⁰ Górna granica przedziału może być o tyle myląca, o ile średni udział PKS G w przewozach realizowanych na rynku właściwym w roku 2005 wynosił 60,4%, a w okresie styczeń-lipiec roku 2006 – 62,4%; jako jedną z przyczyn pogłębienia się asymetrii udziałów uczestników postępowania w rynku właściwym można wskazać zaprzestanie świadczenia usług przez PA „G” w niedzielę.

struktury wyróżniającej się tym, że na rynku działa dwóch przedsiębiorców (tu: PKS G i PA „G”):

- o „porównywalnej” sile rynkowej (tu: udziałach w rynku, w badanym okresie stosunkowo stabilnych, oscylujących wokół poziomów, odpowiednio, około 60 i 40%),
- oferujących te same lub podobne produkty (tu: usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie biletów jednorazowych oraz miesięcznych na linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta),
- dysponujących wystarczającymi rezerwami zdolności produkcyjnych (tu: potencjału przewozowego), umożliwiającymi im, w wypadku, gdyby taka sytuacja mogła mieć lub miała miejsce, przejęcie większości lub, wręcz, całości rynku właściwego,
- silnie ukierunkowanych na utrzymanie lub poprawę, kosztem rywala, swojego dotychczasowego statusu, z których żaden nie posiada jednak zdolności, właściwej dla pozycji dominującej, do skutecznego:
 - przeciwdziałania efektywnej konkurencji prowadzącej do stabilizacji bądź zmniejszenia udziału w rynku drugiego z „graczy” oraz
 - podejmowania innych działań w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów i konsumentów.¹¹

Duopol, rozumiany jak wyżej, ma, na co wskazuje się w literaturze przedmiotu, tę szczególną własność upodabniającą go do rynku doskonale konkurencyjnego, a różniącą od innych struktur, że generuje, paradoksalnie, najwyższy poziom potencjalnego (ale i rzeczywistego) współzawodnictwa między funkcjonującymi w jego ramach podmiotami, które, zwłaszcza wtedy, gdy rynek znajduje się w fazie późnej ekspansji rozwojowej lub dojrzałości (a za taki może być uznany rynek właściwy w niniejszej sprawie), jest prowadzone przede wszystkim za pomocą instrumentów cenowych, w tym nierzadko nawet tzw. wojen cenowych¹²; według jednego z autorów: „Zaostrzenie współzawodnictwa następuje często na początku fazy dojrzałości [...]. Walki cenowe, próby wyrugowania [...] są tego typowymi przykładami”¹³, gdyż „wzrost udziału w rynku nie jest [...] możliwy (zwłaszcza w ugruntowanej fazie dojrzałości – dop. Prezesa Urzędu) przy utrzymywaniu cen na stałym poziomie”¹⁴.

Jeżeli zatem PKS G, które:

- reagując na zmianę warunków konkurencji na linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta, polegającą na rozpoczęciu, z dniem 14 kwietnia 2003r., świadczenia usług przez PA „G” i zaoferowaniu przez tego przedsiębiorcę potencjalnym pasażerom takich cen za przewozy, które istotnie odbiegały od cen dotychczas na tej linii pobieranych przez skarżącego, niższych, w zależności od dłu-

¹¹ Por. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 25 lipca 2001r., sygn. akt XVII Ama 96/00.

¹² Wrzosek W., Funkcjonowanie rynku, Warszawa 1997, s. 218-219 oraz 239-240.

¹³ Simon H., Zarządzanie cenami, Warszawa 1996, s. 45.

¹⁴ Wrzosek W., Funkcjonowanie rynku, s. 218-219.

gości trasy przejazdu, od 35,0 do 40,0% w zakresie biletów jednorazowych oraz od 21,1 do 32,0% w zakresie biletów miesięcznych, „udziela” powszechnie stosowanej w podobnych sytuacjach „odpowiedzi” i wprowadza ceny „promocyjne” niższe w granicach od 27,3 do 37,5% (dla biletów jednorazowych) i od 5,3 do 18,4% (dla biletów miesięcznych) od cen „zwykłych”, obowiązujących na trasach, na których nie spotyka się z żadną konkurencją, choć, równocześnie, wyższe od cen PA „G” w granicach od 0,0 do 14,3% (bilety jednorazowe) i od 16,7 do 21,9% (bilety miesięczne),

- mając na celu utrzymanie bądź poprawę zajmowanej przez niego na rynku właściwym pozycji podejmuje również inne przedsięwzięcia „promocyjne”, o których mowa w punkcie 2.5 niniejszej decyzji,

a pomimo tych działań nie jest w stanie zmienić, w dłuższym okresie czasu, swojego usytuowania na rynku, lecz:

- stosując ceny w wysokości adekwatnej, w jego przekonaniu, do siły wyzwania, jakie stanowiło wejście na linię wnioskodawcy, jest przymuszone, wskutek utrzymywania cen przez PA „G” na stałym, istotnie niższym od cen PKS G, poziomie, do dokonania ich korekty poprzez wprowadzenie, z dniem 25 lipca 2005r., „nowych” cen „promocyjnych” biletów jednorazowych wyższych nawet o 9,1%, a biletów miesięcznych wyższych nawet o 5,5% od cen wcześniej obowiązujących, skutkujące spadkiem średniomiesięcznej ilości pasażerów przewiezionych przez skarżonego w okresie sierpień-grudzień 2005r. (w stosunku do okresu styczeń-lipiec 2005r., o 10,2%¹⁵),

to nie sposób przekonywująco utrzymywać, że:

- skarżonemu właściwe są, pomimo udziału przekraczającego próg 40%, specyficzne dla pozycji dominującej zdolność „zapobiegania skutecznej konkurencji”, jak i „działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów”, a w konsekwencji – że jego zachowanie, polegające, zdaniem wnioskodawcy, na stosowaniu na linii Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta „taryfy promocyjnej” w celu „wyeliminowania [PA „G”] z rynku i powrotu do uprzednio stosowanych cen”, nosi znamiona nadużywania takiej pozycji, której w rzeczywistości nie posiada.

7. POZYCJA PKS G NA RYNKU WŁAŚCIWYM A ROZSTRZYGNIĘCIE SPORU.

Zgodnie z art. 80 ustawy o ochronie [...], „w sprawach nieuregulowanych w ustawie w postępowaniu przed Prezesem Urzędu stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem art. 81”, tj. w sprawach dotyczących dowodów.

Z kolei, stosownie do art. 105 K.p.a., „gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe, organ administracji państwowej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania”.

Jak podnosi się w literaturze, „bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego [...] oznacza, że brak jest któregoś z elementów materialnego stosunku

¹⁵ Jest prawdą, że spadek średniomiesięcznej ilości pasażerów przewiezionych na trasie Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta w okresie sierpień-grudzień 2005r., w stosunku do okresu styczeń-lipiec 2005r., odnotował również PA „G”, jednakże spadek ten był istotnie niższy niż w wypadku PKS G i wyniósł jedynie 1,6%.

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”.¹⁶

Mając na uwadze, iż ustalenia poczynione w punkcie 6 decyzji wskazują na to, że w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy nie została spełniona podstawowa przesłanka pozwalająca na ocenę spornych między stronami działań PKS G pod kątem naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...], tj. posiadanie przez skarżonego przedsiębiorcę pozycji, o której mowa w art. 4 ust. 9 ustawy, Prezes Urzędu uznaje niniejsze postępowanie za bezprzedmiotowe i orzeka, jak w sentencji.

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 ze zmianą), 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 Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku.

Z upoważnienia Prezesa UOKiK
Dyrektor Delegatury UOKiK w Gdańsku
Roman Jarząbek

¹⁶ Adamiak B., Borkowski J., Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 1996, s. 462.