



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Delegatura w Lublinie
20-012 Lublin, ul. Ochotnicza 10
Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,
Fax (0-81) 532-08-26
E-mail: lublin@uokik.gov.pl

Lublin, dnia 21 maja 2008r.

RLU-411-4/06/IM
p.o.

Decyzja Nr RLU 17/08
(wersja nie zawierająca informacji niejawnych)

1. Na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080, zm. Dz.U. z 2006 r. Nr 157 poz. 1119, Dz.U. z 2006r. Nr 170 poz. 1217, Nr 249 poz. 1834) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. nr 18 poz. 172, zmiany Dz.U. z 2003 r. Nr 6 poz. 68), w związku z treścią art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 331), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek przedsiębiorcy Sławomira P., zam. Lublin, prowadzącego działalność pod firmą: Przewozy Osobowe Sławomir P., przeciwko przedsiębiorcy Radosławowi P., prowadzącego działalność pod firmą: Usługi Transportowe - Radosław P.

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

uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 powołanej wyżej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, działanie Radosława P., działającego pod firmą Usługi Transportowe – Radosław P., polegające na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku regularnego przewozu osób, obejmującym dojazd do Lublina (oraz z powrotem), z miejscowości: Kol. Osówka, Leśce, Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice, położonych na odcinku wspólnym dla linii komunikacyjnej Radosława P. – Michów – Kol. Osówka – Lublin oraz linii Sławomira P. – Lublin – (Leśce) – Lublin, poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania i rozwoju konkurencji w wyniku stosowania zaniżonych cen biletów i **stwierdza się zaniechanie jej stosowania** z dniem 5.09.2005 r.

2. Na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080, zm. Dz.U. z 2006 r. Nr 157 poz. 1119, Nr 170 poz. 1217, Nr 249 poz. 1834) **nakłada się** w imieniu Prezesa UOKiK, stosownie do art. 28 ust. 6 powołanej ustawy i § 6 powołanego rozporządzenia, w związku z treścią art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 331), na przedsiębiorcę Radosława P., prowadzącego działalność pod firmą: Usługi Transportowe - Radosław P., karę pieniężną w wysokości 37762 złotych (słownie: trzydzieści siedem tysięcy siedemset sześćdziesiąt dwa złote), płatną do budżetu Państwa.
3. Na podstawie art. 75 w związku z art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080, zm. Dz.U. z 2006 r. Nr 157 poz. 1119, Dz.U. z 2006r. Nr 170 poz. 1217, Nr 249 poz. 1834) stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 powołanego rozporządzenia, w imieniu Prezesa UOKiK **postanawia się** o odmowie przyznania zwrotu kosztów zastępstwa prawnego na rzecz Radosława P., prowadzącego działalność pod firmą Usługi Transportowe – Radosław P...

Uzasadnienie:

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w Lublinie (dalej: Prezes UOKiK lub organ antymonopolowy) wpłynął w dniu 14.06.2005r. wniosek p. Sławomira P. o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko przedsiębiorcy transportowemu – p. Radosławowi P., zarzucający mu stosowanie praktyk ograniczających konkurencję. Praktyki te miałyby polegać na nadużywaniu przez p. Radosława P. – Usługi Transportowe (dalej: Radosław P. lub przewoźnik) pozycji dominującej na rynku przewozu osób, na linii Lublin – Leśce. Nadużycie pozycji miało polegać na stosowaniu, po wejściu konkurenta na w/w linię, coraz bardziej obniżonych cen za bilety, co w konsekwencji doprowadziło do takiego spadku dziennych obrotów z tytułu sprzedanych biletów, że p. Sławomir P. – Przewozy Osobowe (dalej: Sławomir P. lub wnioskodawca) musiał wstrzymać działalność przewozową na wskazanej linii, ponieważ nie pozwalały na to ponoszone koszty. Wnioskodawca wskazał, że początkowo, z chwilą rozpoczęcia przewozów w dniu 31.05.2005r. stosował cenę za bilet (relacji Lublin – Leśce) w wysokości 4 zł, ale już trzeciego dnia wykonywania działalności P. obniżył swoją cenę biletu na trasie Lublin – Leśce do 2 zł, a od 7.06.2005r. cena ta spadła aż do 1,50 zł. Jednocześnie już po kilku dniach od wstrzymania działalności przez Sławomira P., Radosław P. powrócił do cen biletów, jakie stosował przed wejściem wnioskodawcy na rynek, tj. do poziomu 4 zł za bilet na wskazanej wyżej linii. Do wniosku Sławomir P. dołączył fotografie, na których widoczny jest autobus należący do Radosława P., obsługujący linię Lublin – Leśce, z wystawioną za przednią szybą informacją o cenie biletu na tej linii, równej 1,50 zł. Wnioskodawca, powołując się na swoją trudną sytuację

finansową, wniósł o zwolnienie go z uiszczenia opłaty z tytułu złożonego wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego. Po uzupełnieniu przez wnioskodawcę dokumentów potwierdzających jego sytuację, Prezes UOKiK, postanowieniem nr 131/05 przychylił się do wniosku o zwolnienie z opłaty.

W oparciu o powyżej opisany wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK wszczął postanowieniem Nr 132/05, w dniu 26.07.2005r. postępowanie wyjaśniające (sprawa: RLU-400-13/05/IM) w sprawie wstępnego ustalenia, czy nie nastąpiło w związku z działaniami Radosława P., świadczącego usługi przewozu osób, naruszenie przepisów powołanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Na podstawie wyników postępowania wyjaśniającego w dniu 8.03.2006r., postanowieniem nr 48/06 zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem nadużywania przez Radosława P. – Usługi Transportowe pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozów pasażerskich, na linii Leśce – Lublin, polegającego na stosowaniu polityki cenowej, która przeciwdziała powstaniu i rozwojowi konkurencji, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i 2 pkt 5 powołanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W poczet materiału dowodowego w postępowaniu antymonopolowym została włączona postanowieniem Prezesa UOKiK Nr 9/08, całość materiałów i wyjaśnień, uzyskanych w trakcie postępowania wyjaśniającego.

Stanowisko przewoźnika, odnośnie zarzutu zawartego w postanowieniu o wszczęciu postępowania antymonopolowego, sformułowanego na podstawie wniosku o wszczęcie postępowania, sformułowane już w toku postępowania wyjaśniającego wyrażało się w zaprzeczeniu, zarówno posiadania pozycji dominującej na rynku lokalnym, jak też stosowania na nim zakazanych praktyk. Radosław P. wskazał, że jego zdaniem linia Leśce – Lublin – Leśce nie może stanowić rynku właściwego, ponieważ substytutem dla niej są inne linie komunikacyjne, które częściowo pokrywają się z w/w linią lub przebiegają w niewielkim oddaleniu. Mają to być linie: Wygoda – Lublin – Wygoda, Lublin – Warszawa – Lublin, Jastków – Lublin – Jastków, Lublin – Garbów – Lublin, Lublin – Puławy – Lublin, Lublin – Nałęczów – Lublin. Ponadto, zgodnie ze złożonymi wyjaśnieniami, przewoźnik nie posiada pozycji dominującej, gdyż nie ma takich możliwości, które pozwalałyby mu na zapobieganie skutecznej konkurencji poprzez możliwość działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Jego udział w rynku wynosi zaś ok. 25%. Ponadto przewoźnik wyraził pogląd, że jego udział w rynku na przedmiotowej linii jest zróżnicowany, w zależności od jej danego odcinka. Na odcinku Lublin – Jastków mianowicie jego udział jest minimalny (wykonuje on dziennie 7 kursów, a inni przewoźnicy w sumie kilkaset). Na odcinku Jastków – Sieprawice – Sieprawki – Moszenki- Sługocin – Bogucin, zdaniem przewoźnika, pasażerowie mogą korzystać z innych linii, przebiegających niedaleko (w oddaleniu od 200 metrów do 1 km), tj. Lublin – Warszawa i Lublin – Nałęczów. W dalszym toku postępowania przewoźnik skorygował te dane, wskazując konkretne miejsca, gdzie linie przebiegają w stosunkowo małym oddaleniu oraz podał, że może to być odległość do 2 km. Z kolei na odcinku Bogucin – Leśce – Kol. Osówka konkurencję mają tworzyć dwaj przedsiębiorcy (Transped i p. Grzegorz Piotr K.), kursujący w części po trasie pokrywającej się z trasą autobusu

Radosława P., a w części w niedalekim oddaleniu od tej trasy. Przewoźnik dołączył do wyjaśnień mapkę z zaznaczoną swoją linią komunikacyjną oraz liniami wg niego konkurencyjnymi.

W odniesieniu do cen biletów przewoźnik wyjaśnił, że są one równorzędne ze stosowanymi przez innych przewoźników, w tym Sławomira P. Cena za bilet na całej trasie „wynosiła i wynosi 3,5 zł”. W trakcie postępowania przed Prezesem UOKiK wyjaśnienia odnośnie tejże ceny (1,50 zł) były prostowane i zmieniane przez przewoźnika. Wskazywał on na dezorientację i zagubienie kierowcy oraz złe zrozumienie jego wypowiedzi przez pełnomocnika, przygotowującego pismo do organu antymonopolowego. Ustosunkowując się do fotografii załączonej do wniosku, wskazującej na wykonywanie przez niego kursów na całej linii za 1,50 zł, stwierdził ostatecznie, że jest to pomyłka, zawiniona przez kierowcę. Przewoźnik wniósł o przesłuchanie tegoż kierowcy jako świadka. Ponadto przewoźnik wyraził pogląd, że koszty własne obsługi przedmiotowej linii ma niższe niż wnioskodawca. Wskazał jako koszt jednego kursu, równy ok. 20 zł, przyjmując przy tym zużycie paliwa przez autobus w wysokości 4,5 litra oleju napędowego na przedmiotowej linii. Radosław P. wyraził również opinię w piśmie z dnia 27.12.2005r., skierowanym do organu antymonopolowego, że „przedmiotowa linia daje możliwość zarobku z kursowania po niej tylko dla jednego przewoźnika”. W kolejnym piśmie wskazał ponadto, iż ceny biletów ulegają wahaniom związanym z ilością przewożonych pasażerów oraz obniżeniem cen przez konkurencję.

Wyjaśniając brak sprzedaży biletów w cenie 3,50 zł i 4 zł, w okresie od 3.06.2005r. do 24.06.2005r. przewoźnik stwierdził, że nie przewoził wtedy pasażerów na całej trasie, tylko po części trasy lub pasażerów z biletami miesięcznymi. Przyczyną takiego stanu rzeczy „po części była nieuczciwa praktyka Sławomira P.”, który opóźniał rozpoczęcie kursu i zabierał większość pasażerów. W tymże piśmie z dnia 14.02.2007r. Radosław P. przyznał ponadto, że stosował jednak „sezonową obniżkę cen” także w okresie, w którym jeździł jego konkurent – Sławomir P. Przy czym stwierdził, że dostosowywał tylko ceny biletów do sytuacji rynkowej, ponieważ to wnioskodawca rozpoczął stosowanie niższych cen.

Wnioskodawca odnosząc się do stanowiska przedstawionego przez przewoźnika po wszczęciu postępowania antymonopolowego, jak też wyjaśnień składanych w toku całego postępowania wyjaśniającego i antymonopolowego, twierdził, iż przewoźnik wprowadza organ antymonopolowy w błąd co do okoliczności faktycznych, tj. odległości linii potencjalnie konkurencyjnych wobec przedmiotowej linii Lublin-Leśce-Kol. Osówka, jak też co do obecności konkurentów na przedmiotowej linii lub w jej bezpośredniej bliskości. Zdaniem wnioskodawcy faktyczne odległości od przedmiotowej linii innych tras są nawet w linii prostej znacznie większe niż to podawał Radosław P.. Na te okoliczność wnioskodawca załączył mapkę z zaznaczonymi liniami komunikacyjnymi. Ponadto jeżdżąc na tej samej w dużej części trasie co przewoźnik, wnioskodawca nie spotkał jakichkolwiek konkurentów oprócz właśnie pojazdu Radosława P.. Jedynym miejscem gdzie przewoźnik spotyka się z innym przedsiębiorcą

transportowym (Transped), jest przystanek końcowy w Kol. Osówka. Jednakże z uwagi na brak wspólnej trasy, przedsiębiorcy ci nie konkurują ze sobą.

Odnosząc się do wyjaśnień Radosława P., co do cen biletów na przedmiotowej linii, Sławomir P. wyjaśnił, że wykonywał kursy na trasie Lublin – Leśce – Lublin od dnia 31.05.2005r. do 22.08.2005r., z tym że po dniu 9.06.2005r. tylko sporadycznie. Wnioskodawca stwierdził, że zwrócił się do organu antymonopolowego po obniżeniu przez Radosława P. cen za bilety na całej trasie do 1,50 zł. Sam rozpoczął stosowanie takiej ceny od dnia 8.06.2005r., spowodowało to jednak tak niski obrót, nie pokrywający nawet kosztów paliwa, że od dnia 9.06.2005r. praktycznie wstrzymał wykonywanie kursów. Wprowadzenie takiej ceny za bilet, zgodnie z twierdzeniem Sławomira P., miało miejsce po tym jak autobus należący do konkurenta, przez cały czas oczekiwania przez pojazd wnioskodawcy na pasażerów na przystanku przy ulicy Ruskiej w Lublinie, stał tuż za nim (niezgodnie z rozkładem jazdy), z widocznym ogłoszeniem o cenie biletu na trasie Lublin - Leśce – Lublin, równej 1,50 zł. Jednocześnie wnioskodawca zakwestionował koszt jednego kursu przedstawiany przez przewoźnika, wskazując, że koszt wykonania kursu starszym autobusem nie może być niższy niż taki sam koszt wygenerowany przez używany przez niego nowy bus typu Mercedes Sprinter.

Prezes UOKiK ustalił, co następuje:

Radosław P. jest przedsiębiorcą wpisanym do ewidencji działalności gospodarczej, prowadzonej przez Urząd Gminy w Michowie pod nr 101/90/92/93/99/00/03/04 (k-74). Nazwa podmiotu gospodarczego brzmi: Usługi Transportowe – Radosław P., a oznaczeniem przedsiębiorcy jest jego nazwisko i imię. Radosław P. wykonuje usługi regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym. Świadczy on usługi na podstawie licencji nr 0007842 (k-50) na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób, wydanej przez Starostwo Powiatowe w Lubartowie oraz zezwoleń na wykonywanie usług na poszczególnych liniach komunikacyjnych. W momencie wszczęcia postępowania przez Prezesa UOKiK przewoźnik ten posiadał zezwolenia na wykonywanie usług transportu osobowego na 23 liniach regularnych, w tym na linii Michów – Kolonia Osówka – Lublin (k-68). Szczegółowy przebieg tej linii to następujące miejscowości: Michów – Rudno – Kol. Osówka – Leśce – Bogucin I – Sługocin – Moszenki – Sieprawki – Sieprawice – Jastków – Lublin al. Warszawska – Lublin al. Sikorskiego – Lublin al. Solidarności – Lublin ul. Ruska – Lublin ul. Unii Lubelskiej (Zamek) – Lublin ul. Unii Lubelskiej (parking). Na linii tej przewoźnik wykonywał zgodnie z rozkładem jazdy (k-102) 7 kursów (tam i z powrotem), czyli 7 przewozów z Kol. Osówka do Lublina i 7 przewozów z Lublina do Kol. Osówka, w sumie więc pokonywał on odcinek Kol. Osówka – Lublin lub Lublin – Kol. Osówka 14 razy. Pierwszy kurs rozpoczynał się, a ostatni kurs kończył w Michowie, gdzie znajduje się baza transportowa Radosława P.. Zgodnie z adnotacją na rozkładzie jazdy (k-102) oraz ustaleniami postępowania dowodowego (k-76) do wykonywania powyższych kursów przewidziane było trzy pojazdy (autobusy), o ilości miejsc równej: 42, 51 i 56 miejsc. Przewoźnik

wykonując kursy na linii Michów – Kol. Osówka – Lublin sprzedawał zarówno bilety jednorazowe, jak i miesięczne. Z tytułu stosowania biletów ulgowych (ulgi ustawowe), przede wszystkim biletów miesięcznych dla młodzieży szkolnej, przewoźnik, na podstawie umowy zawartej w 2004r. z Województwem Lubelskim (k-77), otrzymywał dopłaty, stanowiące, wg danych przewoźnika, w okresie trwania roku szkolnego ok. 11-14% przychodu z przedmiotowej linii.

Z zestawień (k 106-108) przedstawionych przez przewoźnika w postępowaniu wyjaśniającym (przygotowanych ręcznie) wynika, że przewiózł on na przedmiotowej linii łącznie w miesiącu maju 2005r. – 6708 osób (w tym sprzedano 4523 biletów jednorazowych i 95 biletów miesięcznych), czerwcu 2005r. – 6380 osób (w tym sprzedano 4560 biletów jednorazowych i 70 biletów miesięcznych), lipcu 2005r. – 5427 osób (w tym sprzedano 5375 biletów jednorazowych i 2 bilety miesięczne). Natomiast z przedstawione przez Radosława P., w późniejszym etapie postępowania, wydruki PD (k 308-595) „Zestawienia sprzedaży biletów” (informacja uzyskana z programu przetwarzającego dane z kas fiskalnych – „bileterek” zainstalowanych w pojazdach) wykazują w tym samym czasie: **sprzedaż biletów jednorazowych**, która wynosiła odpowiednio: w maju 2005r. – **2423** szt., w czerwcu 2005r. - **2165** szt., w lipcu 2005r. – **3827** szt. (w tym miesiącu i następnym spadła drastycznie, ze względu na wakacje, ilość sprzedanych biletów miesięcznych, wzrosła zaś ilość biletów jednorazowych), w sierpniu 2005r. – **3907** szt., a we wrześniu 2005r. – **3923** szt. (w tym miesiącu nastąpił wzrost ilości kursów Radosława P.). Przewoźnik wyjaśniając różnice w danych odnośnie wielkości sprzedaży biletów, przedstawianych w trakcie postępowania, obarczył winą za udzielenie nieścisłych informacji (zestawienia sporządzone ręcznie) swojego pracownika. Organ antymonopolowy przyjął do dalszych rozważań, bardziej korzystne z punktu widzenia przewoźnika, w prowadzonym postępowaniu antymonopolowym, dane z wydruków PD.

Zgodnie z cennikiem przedstawionym przez przewoźnika (k-117), stosował on ceny biletów normalnych w wysokości od 2 do 4 złotych. Przy czym bilety najdroższe, tj. po 4 zł umożliwiają przejazd od miejscowości Kol. Osówka i Leśce do Lublina (niezależnie od miejsca wysiadania w Lublinie), jak również w kierunku odwrotnym, tj. z Lublina (niezależnie od miejsca wsiadania) do Leśców i Kol. Osówka. Bilety po 3,50 zł umożliwiają z kolei przejazd pomiędzy każdą z następujących miejscowości: Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice, a Lublinem, a także w kierunku odwrotnym. Bilety po 2 zł umożliwiają przejazd pomiędzy poszczególnymi miejscowościami na przedmiotowej linii komunikacyjnej oraz przejazd pomiędzy Jastkowem, a Lublinem.

Całkowita długość przedmiotowej linii komunikacyjnej (Kol. Osówka – Lublin), obsługiwanej przez Radosława P., z pominięciem Michowa będącego tylko punktem początkowym pierwszego kursu i punktem końcowym ostatniego kursu (bazą transportową), wynosi 32 km. Odnosząc ceny biletów do danych miejscowości i odległości do nich, można wyprowadzić wniosek, że bilety po 3,50 umożliwiały przejazd do punktów znacznie od siebie oddalonych. I tak, zakupując w Lublinie bilet za 4 zł można na jego podstawie dojechać do Leśców lub Kol. Osówka, tj. na odległość od 30 do 32 km, a na podstawie biletu za 3,50 zł można

dojechać z Lublina do Sieprawic, Sieprawek, Moszenek, Sługocina i Bogucina, tj. na odległość od 16 do 22 km. Odległości zostały ustalone na podstawie danych z rozkładu jazdy (k-102).

Na podstawie analizy przedstawionych przez przewoźnika wydruków PD-„Zestawienie sprzedaży biletów”, odnoszących się do miesięcy w trakcie których nie stykał się on z konkurencją na rynku przewozów, organ antymonopolowy ustalił, że struktura sprzedaży biletów jednorazowych charakteryzuje się przede wszystkim wyraźnie dominującym udziałem biletów po 3,50 i 4 zł. W miesiącu maju i wrześniu 2005r. udział ten wynosił od 79,4% do 81,6%. W tym samym czasie sprzedaż biletów po 2 zł wynosiła odpowiednio 10,35% i 7,8% sprzedaży wszystkich biletów. Matematyczna zależność wskazuje, że dzienne proporcje sprzedaży biletów układały się podobnie. Przeciętnie, nie biorąc pod uwagę tych dni miesiąca maja 2005r., w których wykazana została nienaturalnie mała ilość wszystkich sprzedanych biletów (np. 10.05., 13.05., 27.05.), dziennie przewoźnik sprzedawał ok. 135 biletów jednorazowych po 3,50 i 4 zł oraz ok. 18 biletów po 2 zł. Z kolei, przeprowadzając obliczenia przy tym samym zastrzeżeniu dla miesiąca września 2005r., dzienna sprzedaż biletów po 3,50 i 4 zł wynosiła przeciętnie 147 sztuk, a biletów po 2 zł – 16 sztuk.

Od dnia 18.08.2005r. zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym zostało na wniosek przewoźnika przez organ regulacyjny (Marszałek Województwa Lubelskiego) zmienione (k-614). Zmiana polegała na zwiększeniu częstotliwości kursowania na przedmiotowej linii (nazwa aktualna linii: Kolonia Osówka – Lublin). Została mianowicie zwiększona liczba kursów o 100%. Zarówno w przypadku starego rozkładu jazdy, jak i nowego, godziny rozpoczęcia kursów, w połączeniu z długością przejazdu od przystanku początkowego do końcowego, determinują wykonywanie tychże rozkładów za pomocą co najmniej dwóch autobusów.

Organ antymonopolowy ustalił, na podstawie w/w wydruków PD-„Zestawienie sprzedaży biletów”, że począwszy od dnia 12.07.2005r. przewoźnik wprowadził sprzedaż biletów w cenie 2,80 zł, które były zastosowaną przez niego 20%-ową ulgą handlową w stosunku do najczęściej sprzedawanych biletów po 3,50 zł. Bilety te były sprzedawane do początku września 2005r., kiedy to przewoźnik powrócił do sprzedaży biletów z przeważającym udziałem tych po 3,50 i 4 zł.

Organ antymonopolowy ustalił, na podstawie danych przekazanych przez przewoźnika, średnie dzienne koszty i przychody z przedmiotowej linii. Ustalenia zostały dokonane na podstawie danych odnoszących się do kosztów przedstawionych przez Radosława P., z wyjątkiem danych odnoszących się do wielkości zużycia paliwa oraz ceny tegoż paliwa. Poszczególne pozycje kosztowe przewoźnik wskazał w pismach z dnia 11.08.2005r. oraz 27.12.2005r. (k-49 i 148). Prezes UOKiK przyjął je bez zastrzeżeń z wyjątkiem pozycji odnoszącej się do zużycia i kosztu paliwa. Uśrednione wyniki przeprowadzonych badań ankietowych (k 697-706), odnośnie wielkości zużycia paliwa przez autobusy takie same lub podobne, jak stosowane przez przewoźnika do obsługi przedmiotowej linii wykazały, że wielkość podawana przez przewoźnika jest zaniżona. Autobusy o liczbie miejsc siedzących powyżej 40, produkcji zagranicznej (Scania, Volvo i in.), zbudowane w latach 1980-1986, zużywały przeciętnie 27,14 litrów paliwa.

Do obliczenia dziennych kosztów wykonywania kursów organ antymonopolowy przyjął średnią cenę paliwa (brutto), równą 3,25 zł/l. Cena ta została ustalona na podstawie danych ankietowych, dotyczących hurtowych zakupów paliwa przez przedsiębiorstwa transportowe w pierwszej połowie 2005r. Na podstawie powyższych ustaleń koszt paliwa, przypadający na jeden kurs, wykonywany przez przewoźnika, ustalono jako równy 28,80 zł. Przy uwzględnieniu pozostałych kosztów podanych przez przewoźnika, dzienny koszt wykonywania komunikacji przez Radosława P. na przedmiotowej linii wyniósł w badanym okresie 515 złotych.

Prezes UOKiK ustalił także przychody z przedmiotowej linii przewoźnika. Przychody te pochodziły z dwóch źródeł: ze sprzedaży biletów jednorazowych oraz ze sprzedaży biletów miesięcznych wraz z dopłatami do nich ze strony Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie. Ustaleń dokonano na podstawie w/w wydruków PD- „Zestawienie sprzedaży biletów”. Dzienny przychód ze sprzedaży biletów jednorazowych w miesiącu maju 2005r. (okres braku konkurencji) wynosił przeciętnie 490 złotych. Natomiast od momentu pojawienia się drugiego przewoźnika dzienny przychód ze sprzedaży biletów jednorazowych spada, począwszy od kwoty 270 zł w dniu 31.05.2005r., przez kwoty rzędu 180 zł (1 i 2.06.2005r.), kwoty rzędu 100-120 zł (3, 6 i 10.06.2005r.), do 46 zł (7.06.2005r.). Natomiast przychód ze sprzedaży biletów miesięcznych jest stały i wynosi w czerwcu 2005r. dziennie, w zależności od różnych danych, podawanych przez przewoźnika, od 344 do 400 zł.

Wnioskodawca postępowania – Sławomir P. jest przedsiębiorcą, prowadzącym działalność gospodarczą, zarejestrowaną w Urzędzie Miasta Lublina, pod numerem 41234, w miejscu zamieszkania (k-28). Przedmiotem wykonywanej działalności jest transport drogowy osobowy. Sławomir P. posiadał zezwolenie Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 13.05.2005r. na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na linii: Lublin – Lublin (k-615). Szczegółowy przebieg tej linii, zgodnie z zezwoleniem, to trasa obejmująca następujące miejscowości: Lublin Al. Unii Lubelskiej (parking) – Lublin Al. Unii Lubelskiej (Zamek) – Lublin ul. Ruska – Lublin ul. Unicka – Lublin Choiny – Jakubowie – Majdan Krasieniński – Krasienin – Osówka – Kol. Osówka – Leśce – Bogucin – Sługocin – Moszenki – Sieprawki – Sieprawice – Jastków – Lublin. Na wniosek P. z dnia 22.08.2005r., w związku z rezygnacją z wykonywania przewozów na linii Lublin – Leśce – Lublin, decyzją Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 30.08.2005r. zezwolenie wygasło. Przewozy osobowe Sławomir P. wykonywał pojazdem typu bus (20-miejscowy Mercedes Sprinter).

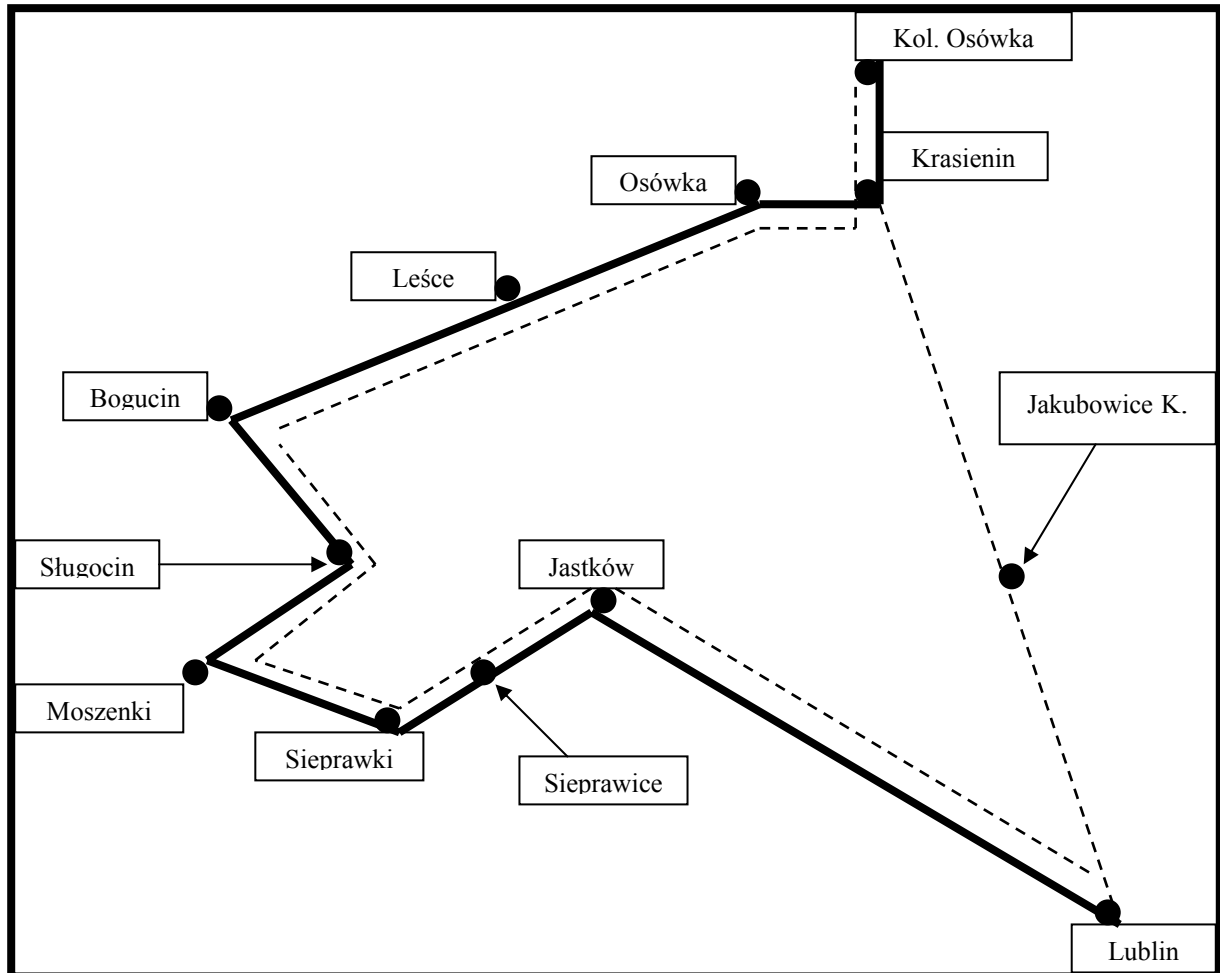
Wnioskodawca wykonywał przewozy osobowe na linii komunikacyjnej, mającej w przybliżeniu kształt koła. Cała linia liczyła 49 km. Punktem początkowym był Lublin, a mniej więcej w połowie trasy znajdowały się miejscowości Leśce i Bogucin. Pierwsze trzy przystanki w Lublinie pokrywały się z przystankami, z których korzystał Radosław P., w tym z najważniejszym przystankiem do wsiadania w tym mieście dla obu tych przewoźników, tj., przystankiem przy ulicy Ruskiej (centrum komunikacyjne Lublina), w bezpośrednim sąsiedztwie dworca autobusowego PPKS, dworca komunikacji prywatnej („busów”) i licznych, położonych w najbliższym otoczeniu stanowisk

przewoźników prywatnych. Z analizy rozkładu jazdy Sławomira P. wynika, że wykonując kursy na linii określonej w nim jako: linia Lublin – Jakubowice – Krasienin – Leśce – Jastków – Lublin, pokonywał faktycznie w ciągu dnia 11 razy odcinek Lublin – Kol. Osówka lub Kol. Osówka – Lublin po tej samej trasie, co jego konkurent Radosław P. oraz 7 razy pokonywał odcinek Kol. Osówka – Lublin lub Lublin – Kol. Osówka inną trasą, a mianowicie przez Krasienin. Wykonując kurs z (lub do) Lublina, trasą przez Krasienin, Sławomir P. miał do pokonania, do miejscowości Kol. Osówka odległość ok. 18,5 km i odpowiednio: do Leśców – 19,5 km, do Bogucina – 26,5 km, do Sługocina – 29,5 km, do Moszenek – 31,5, do Sieprawek – 33,5 i do Sieprawic – 34,5 km. Odległości ustalono na podstawie danych w rozkładzie jazdy (k-616).

Dla potrzeb niniejszego postępowania, w celu uwypuklenia obszaru rynku objętego konkurencją, przyjęto za jeden kurs pokonanie przez każdego z przewoźników odcinka Lublin – Kol. Osówka lub Kol. Osówka - Lublin. Z rozkładów jazdy obu przewoźników wynika, że wszystkie kursy Radosława P. (14) oraz większość Sławomira P. (11) odbywały się właśnie na tym odcinku. Pozostałe kursy wnioskodawcy (7) pomimo, że wykonywane były inną trasą, to łączyły miejscowości, najważniejsze z ekonomicznego punktu widzenia obu przewoźników, tj. Lublin i te miejscowości, do których bilety kosztowały 3,50 i 4 zł (Kol. Osówka, Leśce, Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice). Prezes UOKiK ustalił, że kursy wykonywane przez Sławomira P. trasą do/z Lublina przez Krasienin są substytutem kursów do/z Lublina przez Jastków, w odniesieniu do pasażerów płacących za bilety 3,50 lub 4 zł. Przesądza o tym cena biletów, która była początkowo taka sama u obu przewoźników, a ponadto długość trasy, na którą były ważne bilety po 3,50 i 4 zł (w zależności od miejscowości od 17 do 31 km). Z kolei czas przejazdu, zważywszy na w przybliżeniu kolisty kształt rozpatrywanej teraz trasy był podobny w odniesieniu do trasy pokonywanej przez Radosława P. (przez Jastków) i Sławomira P. (przez Krasienin) do miejscowości znajdującej się po przeciwległej stronie tegoż „koła”, tj. do Bogucina. Po minięciu tej miejscowości osoby podróżujące pojazdem wnioskodawcy potrzebowały do ok. 10 minut czasu więcej, do osiągnięcia Sieprawek, tj. pierwszej miejscowości, położonej w strefie do której dojazd z Lublina, od strony Jastkowa, kosztuje 3,50 lub 4 zł, niż zajęłyby im podróż autobusem należącym do Radosława P.. I odwrotnie, pasażerowie podróżujący pojazdem Radosława P. potrzebowali (po minięciu Bogucina) do ok. 7 minut na dotarcie, do ostatniej miejscowości na trasie, tj. Kol. Osówek, znajdującej się w strefie biletów po 3,50 i 4 zł.

Kursy obu przewoźników były więc w przeważającej części wykonywane na tym samym odcinku, a w mniejszej części wykonywane były różnymi trasami (przewoźnik przez Jastków, Sieprawice, Sieprawki, Moszenki, Sługocin, Bogucin, Leśce do Kol. Osówka, a Sławomir P. z Lublina przez Jakubowice, Krasienin, Kol. Osówka, Leśce, Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice i Jastków). Jednak wszystkie te kursy realizowały przede wszystkim obsługę (dowóz) pasażerów do/i z Lublina z tych samych miejscowości, najbardziej istotnych dla wyniku finansowego obu przewoźników, tzn. tych, z których (lub do których) sprzedawali oni od 71 do 81% wszystkich biletów, przy czym były to bilety najdroższe, po 3,50 i 4 zł.

SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ RADOSŁAWA P. (linia ciągła; Michów poza rysunkiem) i **LINII KOMUNIKACYJNEJ SŁAWOMIRA P.** (linia przerywana).



Zgodnie z wyjaśnieniami wnioskodawcy, potwierdzonymi przez przewoźnika, podjął on kursowanie na w/w linii od dnia 31.05.2005r., a wstrzymał regularne kursy po dniu 8.06.2005r., wykonując po tej dacie pojedyncze przejazdy, włącznie do miesiąca sierpnia tegoż roku. Podejmując działalność przewozową na wskazanej trasie Sławomir P. dostosował swoje ceny biletów do już istniejących, tj. stosowanych przez Radosława P.. Dane odnośnie wielkości i struktury sprzedaży biletów przez Sławomira P. ustalono na podstawie biletów, załączonych w formie rolek do akt postępowania (k-199). W ciągu pierwszych trzech dni kursowania struktura sprzedaży biletów wnioskodawcy była podobna do sprzedaży przewoźnika, tzn. bilety najdroższe, w cenie 3,50 i 4 zł, stanowiły zdecydowaną większość sprzedanych biletów. W dniach 31.05.2005r., 1 i 2.06.2005r., Sławomir P. sprzedał, zgodnie z wydrukiem z kasy fiskalnej, 172 takie bilety (71% wszystkich). Udział biletów po 2 zł w jego sprzedaży, w tych trzech dniach wyniósł przeciętnie 15%. W odniesieniu do struktury sprzedaży biletów są to wielkości zbliżone do osiągniętych przez Radosława P.. Całkowita wielkość sprzedaży biletów przez Sławomira P., osiągnięta w dniach 31.05.2005r.

– 8.06.2005r., wyniosła 598 szt., co daje średnio 85 biletów dziennie. W tabeli poniżej przedstawiona została struktura sprzedaży i ilość sprzedanych przez Sławomira P. biletów. Pogrubioną kursywą zostały zaznaczone bilety, jakie dominowały w sprzedaży w danym dniu (grupa droższych po 3,50 i 4 zł lub tańszych po 2 zł.). Wzrost sprzedaży biletów najtańszych (po 1,50 zł) przez wnioskodawcę jest zasadniczo proporcjonalny do wielkości sprzedaży biletów ogółem.

Organ antymonopolowy ustalił, na podstawie danych przekazanych przez Sławomira P. (k 132-133), średnie dzienne koszty i przychody z obsługiwanej przez niego linii. Poszczególne pozycje kosztowe przewoźnik wskazał w piśmie z dnia 13.10.2005r. Ustalony na tej podstawie dzienny koszt wykonywania kursów przez Sławomira P. (11-stu, tożsamych z fragmentem linii Radosława P. od Lublina do Kol. Osówka) wyniósł 257 złotych. Przychód z wykonywania tychże kursów oraz liczba przewiezionych osób, w okresie regularnego wykonywania kursów, kształtowały się następująco:

31 maj - 244,50 zł - 61 osób;
 01 czerwiec - 412,00 zł - 95 osób;
 02 czerwca - 344,00 zł - 89 osób;
 03 czerwca - 321,00 zł - 128 osób;
 06 czerwca - 239,00 zł - 126 osób;
 07 czerwca - 136,50 zł - 68 osób;
 08 czerwca - 60,50 zł - 31 osób;

SPRZEDAŻ BILETÓW – SŁAWOMIR P.

DATA	Ceny i ilość biletów					
	1,5	2,0	2,5	3,5	4,0	razem
31.05.2005	5	9	1	30	16	61
01.06.2005	14	17	2	55	7	95
02.06.2005	9	13	1	50	14	89
03.06.2005	16	108	1	1	2	128
06.06.2005	26	100	-	-	-	126
07.06.2005	3	65	-	-	-	68
08.06.2005	3	28	-	-	-	31

W okresie, kiedy na linii obsługiwanej przez przewoźnika pojawił się konkurent w postaci wnioskodawcy, także świadczącego usługi przewozowe, tj. od dnia 31.05 2005r., Radosław P. wykazuje, zgodnie z wydrukami PD- „Zestawienie sprzedaży biletów”, nieregularną sprzedaż biletów lub w niektórych dniach nie wykazuje jej w ogóle. O ile przeciętna sprzedaż biletów jednorazowych jeszcze w połowie maja 2005r. wynosiła ok. 150 szt. dziennie, to w okresie, w którym kursował Sławomir P. taka średnia wynosi 68 biletów jednorazowych. Przy czym, w okresie braku konkurencji, Radosław P. sprzedawał dziennie, przeciętnie ok. 90 do 100 szt. biletów jednorazowych po 3,50 zł i 20 do 30 szt.

biletów po 4 zł. Sławomir P. realizując przewozy osobowe praktycznie nie rozpoczął sprzedaży biletów miesięcznych (tylko kilka sztuk), natomiast na miesiąc czerwiec 2005r. Radosław P. sprzedał 70 biletów miesięcznych. W celu ustalenia całkowitej wielkości przewozu osób należy zsumować ilość sprzedanych biletów jednorazowych i ilość sprzedanych biletów miesięcznych. Tak uzyskana wielkość średniego przewozu osób, wykonywanego przez Radosława P., w okresie kiedy obaj przewoźnicy konkurowali ze sobą wynosi więc 138 osób dziennie (68+70).

Ceny i struktura sprzedaży (udział biletów o poszczególnych cenach w całej sprzedaży) biletów obu przewoźników, w okresie ich konkurowania, podlegała zmianom. Przy czym istotnym jest, że wahania wielkości sprzedaży biletów i struktury ich sprzedaży pokrywają się z okresem, kiedy wnioskodawca rozpoczął regularne kursy, a potem pojawiał się na linii nieregularnie, by w końcu zrezygnować z wykonywania przewozów, co skutkowało wygaśnięciem przyznanego mu zezwolenia. W tabeli poniżej przedstawiona została struktura sprzedaży i ilość sprzedanych przez Radosława P. biletów. Przy czym, dla celów porównawczych, w tabeli uwzględniono obok ostatniego dnia maja 2005r. i miesiąca czerwca 2005r., kiedy obaj przewoźnicy ze sobą konkurowali, także dwa 10-dniowe okresy, jeden poprzedzający moment wystąpienia konkurencji, a drugi następujący już po oficjalnym wycofaniu się z działalności przewozowej Sławomira P. (10 do 20.05.2005r. i 10 do 20.09.2005r.). Pogrubioną kursywą zostały zaznaczone bilety, jakie dominowały w sprzedaży w danym dniu (grupa droższych po 3,50 i 4 zł lub tańszych po 1,60 i 2 zł.). Tabela ze względu na przejrzystość obejmuje wyłącznie podstawowe typy biletów (stanowiące jednak ponad 90% sprzedaży biletów jednorazowych).

SPRZEDAŻ BILETÓW – RADOSŁAW P.

DATA	1,6	2,0	3,5	4,0	razem
10.05.2005	-	25	102	23	150
11.05.2005	-	12	116	21	149
12.05.2005	-	16	94	29	139
13.05.2005	-	11	120	29	160
14.05.2005	-	3	22	18	43
16.05.2005		6	90	21	117
17.05.2005	-	22	97	19	138
18.05.2005	4	22	102	27	155
19.05.2005	-	19	102	31	152
20.05.2005	-	18	96	23	136
31.05.2005	-	9	55	15	79
01.06.2005	-	7	39	8	54
02.06.2005	-	62	14	3	79
03.06.2005	6	47	-	-	53
04.06.2005	-	50	-	-	50
06.06.2005	10	53	-	-	63

07.06.2005	25	3	-	-	28
08.06.2005	brak danych				
09.06.2005	brak danych				
10.06.2005	64	-	-	-	64
11.06.2005	-	3	32	17	52
13.06.2005	21	114	-	-	135
14.06.2005	2	170	-	-	170
15.06.2005	-	180	-	-	180
16.06.2005	5	101	-	-	106
17.06.2005	-	184	-	-	184
18.06.2005	-	55	-	-	55
20.06.2005	19	2	-	1	22
21.06.2005	18	39	-	-	57
22.06.2005	13	18	-	-	31
23.06.2005	26	31	-	-	57
24.06.2005	-	127	1	-	128
25.06.2005	-	-	36	15	51
27.06.2005	-	201	1	-	202
28.06.2005	38	79	-	-	117
29.06.2005	-	24	-	-	24
30.06.2005	-	110	-	-	110
10.09.2005	-	-	47	16	63
12.09.2005	1	16	111	19	147
13.09.2005	1	15	118	29	163
14.09.2005	1	14	134	25	174
15.09.2005	-	13	122	22	157
16.09.2005	3	7	113	44	167
17.09.2005	-	-	40	11	51
19.09.2005	4	11	123	21	159
20.09.2005	5	15	134	20	174

Z analizy powyższej tabeli wynika, iż od dnia 2.06.2005r. dokonała się radykalna zmiana struktury sprzedawanych biletów. O ile jeszcze w połowie maja bilety po 2 zł stanowią ok. 10 do 20% wszystkich sprzedanych, a bilety po 3,50 i 4 zł. stanowią absolutną większość sprzedaży, to od początku do końca czerwca praktycznie brak sprzedaży biletów droższych, a bilety po 2 zł i po 1,60 zł są jedynymi, jakie Radosław P. sprzedaje. Poziom ilościowy sprzedaży biletów najtańszych (po 1,60 i 2 zł.) w okresach kiedy działalność przewoźnika nie była poddawana konkurencji jest zasadniczo stały. Z tabeli wynika, że wynosił on mianowicie ok. 20 sztuk. Nie są znane organowi antymonopolowemu, ani nie wskazał takich przewoźnik, żadne okoliczności, które spowodowałyby wzrost przewozów najtańszych o kilkaset procent.

Sekwencja zmiany udziału biletów najtańszych w sprzedaży Radosława P. wygląda tak, że w dniu 2.06.2005r. wzrasta sprzedaż biletów po 2 zł, a równocześnie spada sprzedaż biletów po 3,50 i 4 zł. Jak wynika z tabeli sprzedaży

biletów Sławomira P., taka zmiana w jego przypadku następuje dzień później, tj. 3.06.2005r. Kolejnymi istotnymi dla oceny zachowań rynkowych przewoźników są dni 7 i 10.06.2005r., kiedy to zdecydowanie przeważającą (7.06.) lub jedyną (10.06.) grupę biletów sprzedawanych przez Radosława P. stanowią bilety w cenie 1,60 zł. W tym czasie (7.06) Sławomir P. sprzedaje prawie wyłącznie bilety po 2 zł i po spadku ilościowym sprzedaży do 31 sztuk biletów ogółem w dniu 8.06.2005r. wstrzymuje się z wykonywaniem regularnych kursów, prowadząc tylko pojedyncze wyjazdy na przedmiotową linię. Radosław P., począwszy od 13.06.2005r., sprzedaje prawie wyłącznie bilety po 2 zł i powraca do swojej przeciętnej, ogólnej wielkości dziennej sprzedaży biletów jednorazowych.

Także sam przewoźnik przyznał, iż faktycznie obniżył ceny biletów po pojawieniu się konkurencji w postaci wnioskodawcy. W piśmie z 14.02.2007r. przewoźnik podkreśla bowiem fakt, że „po zaprzestaniu wykonywania przewozów przez Sławomira P., Radosław P. nie podniósł cen biletów”. Organ antymonopolowy ustalił, na podstawie danych zawartych w powyższych tabelach oraz na podstawie danych odnoszących się do wielkości przychodu przedsiębiorcy Radosława P. w dniach od 31.05.2005r. do 10.06.2005r. z przedmiotowej linii, iż pomimo znacznego spadku przychodów, przedsiębiorca ten dwukrotnie, jako pierwszy obniżył ceny biletów jednorazowych. Miało to miejsce w sytuacji, kiedy przychód ze sprzedaży biletów jednorazowych był 3 do 4 razy mniejszy niż w okresie braku konkurenta i nawet po doliczeniu przychodu ze sprzedaży biletów miesięcznych (podzielonego na poszczególne dni miesiąca) wykonywanie działalności przewozowej pokrywało wyłącznie jej koszty lub odbywało się poniżej tych kosztów.

W materiale dowodowym niniejszej sprawy znalazły się, przedstawione przez wnioskodawcę, dwa zdjęcia (k-33 i 139), na których widać autobus Radosława P., przeznaczony do obsługi przedmiotowej linii komunikacyjnej (czego przewoźnik nie kwestionuje). Obok standardowej tablicy informacyjnej, umieszczonej na górze przedniej szyby autobusu, wskazującej kierunek jazdy (tu: LEŚCE), jest umieszczona na dole informacja o cenie biletu: „1,50zł Lublin-Leśce-Lublin”. Z wydruków PD_Zestawienia sprzedaży biletów, przedstawionych przez Radosława P. nie wynika, że takie bilety były sprzedawane. Brak jest także jakiegokolwiek danych odnośnie oficjalnej sprzedaży biletów przez tego przewoźnika w dniach 8 i 9.06.2005r. Radosław P. tłumaczy ten brak działaniem konkurencji, w postaci Sławomira P., który miał przewieźć wszystkich pasażerów poza posiadaczami biletów miesięcznych. Wskazana wyżej data (8-9.06.2005r.) pokrywa się z wstrzymaniem kursów, ze względu na ich nieopłacalność, przez wnioskodawcę.

Zestawienia przedstawione przez przewoźnika wskazują, że do dnia 12.07.2005r. przeważały w jego sprzedaży na przedmiotowej linii komunikacyjnej w dalszym ciągu bilety po 2 zł. Natomiast od dnia 12.07.2005r. został wprowadzony bilet o wartości 2,80 zł, mający stanowić ulgę handlową (obniżka o 20% biletów po 3,50 zł). Sprzedaż tych biletów pod względem ilościowym odpowiada wielkości uprzedniej (od momentu pojawienia się konkurencji) sprzedaży biletów po 2 zł. Od dnia 5.09.2005r., w kilka dni po zrezygnowaniu Sławomira P. z zezwolenia na wykonywanie przewozów na przedmiotowej linii, ponownie pojawiają się w sprzedaży bilety po 3,50 i 4 zł, stanowiąc tak samo jak

w miesiącu maju 2005r., zdecydowaną większość (ok. 80%) sprzedaży. W tym samym czasie (decyzją Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 18.08.2005r.) następuje zwiększenie ilości wykonywanych przez Radosława P. kursów na przedmiotowej linii o ok. 100%.

Na podstawie mapek linii komunikacyjnych przedstawionych przez obu przewoźników (k 119 i 134) organ antymonopolowy ustalił, że odcinkiem w pełni podlegającym konkurencji, a więc takim, na którym nie można przypisać posiadania pozycji dominującej żadnemu z nich, ani innemu przedsiębiorcy jest odcinek Lublin – Jastków. Jest to odcinek drogi krajowej nr 17, liczący ok. 12 km, na którym wykonywane są liczne kursy, przez przewoźników świadczących transport osobowy, zarówno prywatnych, jak i PKS. W odniesieniu do pozostałych miejscowości, do których dowozili mieszkańców w warunkach konkurencji obaj przewoźnicy nie istniał faktyczny substytut transportu osobowego, jak tylko skorzystanie z usług przewoźnika lub Sławomira P.. Tylko w jednym miejscu do trasy łączącej istotne dla obu przewoźników miejscowości zbliża się inna linia komunikacyjna. Jednak zbliżenie to ma charakter punktowy, nie równoległy, co ogranicza możliwość faktycznego wyboru przewoźnika przez mieszkańców. W okolicy Sieprawic i Sieprawk punktem takim są Tomaszowice, leżące na trasie Lublin – Nałęczów, jednak najmniejsza odległość pomiędzy tymi liniami i to tylko w jednym punkcie, wynosi ok. 2,2 km. Linia Lublin – Wygoda – Lublin nie ma takich punktów styecznych, a wskazywany przez przewoźnika, jako konkurent, Transped nie wykonuje kursów na odcinku Bogucin – Leśce.

Prezes UOKiK przeprowadził wśród przedsiębiorców zajmujących się transportem osobowym na terenie województwa lubelskiego badanie ankietowe (k 649-664), mające na celu ustalenie zasad kształtowania się opłat za wykonywane przewozy oraz stawek (cen biletów) stosowanych za przewóz na odcinkach linii komunikacyjnej o różnej długości. Analiza uzyskanych informacji (k 665-684) wskazuje, że zdecydowana większość przewoźników rozpoczynając działalność lub zmieniając cenniki nie przeprowadza szczegółowej kalkulacji cen biletów, ale stosuje mechanizm dostosowania się do poziomu cen już istniejącego w tym sektorze usług. Spośród losowo wybranych, siedmiu pytanych na tę okoliczność przewoźników tylko jeden stwierdził, że opłaty za przewóz ustala na podstawie kosztów, jednak pomimo wezwania, nie przedstawił na tę okoliczność żadnej kalkulacji. Także wnioskodawca postępowania przyznał, że rozpoczynając działalność przewozową na przedmiotowej linii dostosował swoje ceny biletów do już obowiązujących na tejże linii (pismo Sławomira P. z 25.07.2007r.). Natomiast Radosław P. przedstawił informację, iż stosowane ceny były wynikiem metody „mieszanej”, tzn. zostały ustalone na podstawie zarówno kalkulacji, jak i dostosowania się do poziomu cen już obowiązujących.

W odniesieniu do stawek cen biletów, stosowanych na terenie województwa lubelskiego, organ antymonopolowy zwrócił uwagę na warunki stosowania biletów o cenie równej 2 złote i niższej, a to z uwagi na zastosowanie właśnie takich biletów przez Radosława P. na długości całej obsługiwanej linii, w okresie kiedy pojawił się tam konkurent. Prezes UOKiK ustalił, na podstawie wyników w/w ankiety, że bilety w cenie poniżej 2 złotych są stosowane stosunkowo rzadko i umożliwiają przejazd na odcinku nie dłuższym niż kilka kilometrów. Natomiast bilety w cenie 2 złotych są u prawie wszystkich przewoźników biletami

najtańszymi i umożliwiają przejazd na maksymalną odległość do około 15 kilometrów, przy czym regułą jest przewóz na odległości mniejsze, najczęściej 8 do 12 kilometrów.

Organ antymonopolowy nie przychylił się do wniosku przewoźnika o przesłuchanie jego pracownika na okoliczność umieszczenia za szybą autobusu informacji o cenie przejazdu na trasie Lublin – Leśce – Lublin, równej 1,50 zł. W świetle kilkakrotnie zmienianych i prostowanych informacji przez przewoźnika, w trakcie postępowania przed Prezesem UOKiK, organ antymonopolowy nie uznał, mając na względzie miarodajność dowodu, potrzeby przeprowadzenia takiego dowodu za uzasadnioną.

Przychód Radosława P., osiągnięty w 2007r. wyniósł... (*informacja objęta ograniczeniem prawa wglądu, zgodnie z art. 69 ust. 5 powołanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*).

Prezes UOKiK zważył, co następuje:

Ad. pkt 1 sentencji Decyzji

Działania organu antymonopolowego nakierowane są na przeciwdziałanie praktykom, które wywołują lub mogą wywoływać negatywne skutki w zakresie stanu konkurencji. Ochrona konkurencji jest zaś podejmowana w interesie publicznym, służy bowiem zarówno przedsiębiorcom, jak i konsumentom. Pojęcie interesu publicznego nie zostało zdefiniowane w ustawie antymonopolowej, niemniej było ono wielokrotnie przedmiotem interpretacji Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Zdaniem Sądu, wyrażonym w wyroku z dnia 12.06.2002r. (sygn. akt XVII Ama 47/01), pojęcie interesu publicznego nie jest pojęciem o charakterze jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany, a organ antymonopolowy winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji jego rzecznikiem. Podstawą do zastosowania przepisów ustawy antymonopolowej powinno być uprzednie udowodnienie, czy nastąpiło naruszenie interesu publicznego. W ten sposób SOKiK wypowiedział się w wyrokach z dnia: 25.06.2001r. (sygn. akt XVII Ama 84/00), 28.05.2001r. (sygn. akt XVII Ama 82/00), 27.06.2001r. (sygn. akt XVII Ama 92/00), 12.11.2001r. (sygn. akt XVII Ama 105/00) oraz 4.07.2001r. (sygn. akt XVII Ama 108/00). W świetle powyżej wskazanego orzecznictwa organ antymonopolowy może wszcząć i prowadzić postępowania antymonopolowe wówczas, gdy zachodzi podejrzenie, iż nastąpiło naruszenie interesu publicznego, a więc gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów dotknięty został szerszy krąg uczestników rynku lub wywołują one niekorzystne zjawiska na rynku. Zastosowanie w niniejszej sprawie, wobec przewoźnika przepisów ustawy antymonopolowej jest związane właśnie z ochroną przez Prezesa UOKiK interesu publicznego. Zarzucona praktyka ograniczania, czy wręcz uniemożliwiania rozwoju konkurencji w przewozach osobowych na właściwym rynku lokalnym była skierowana bezpośrednio przeciwko wnioskodawcy, godząc jednak konkurencję, jako stan podlegający ochronie ustawy antymonopolowej oraz skierowana była pośrednio przeciwko interesom konsumentów, pozbawianych

możliwości wyboru usługodawcy. Możliwość stosowania tejże praktyki wynika z siły rynkowej Radosława P., będącej rezultatem dotychczasowego funkcjonowania na rynku jako monopolista, jedyny przewoźnik, a przede wszystkim z prowadzenia przedsiębiorstwa przewozowego o dużym zakresie, co pozwala na elastyczną politykę cenową na poszczególnych liniach. Organ antymonopolowy w pełni zgadza się z tezą wysuniętą w piśmiennictwie („Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz” E. Modzelewska-Wąchal), że dla naruszenia interesu publiczno-prawnego w takim stanie faktycznym wystarczające jest dowolne nadużycie siły rynkowej w relacjach ze słabszymi uczestnikami rynku, co też miało miejsce w rozpatrywanej sprawie.

Art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji (...) określa jako praktykę ograniczającą konkurencję działanie polegające na nadużyciu pozycji dominującej na rynku przez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji. Przy czym, zgodnie z art. 1 ust. 2 powołanej ustawy działania Prezesa UOKiK nakierowane są na przeciwdziałanie praktykom, które wywołują lub mogą wywoływać negatywne skutki w zakresie stanu konkurencji. Aby stwierdzić, że działania danego przedsiębiorcy wyczerpują znamiona praktyki ograniczającej konkurencję, niezbędne jest wykazanie spełnienia przez niego wszystkich przesłanek określonych w/w przepisem ustawy, a mianowicie :

- posiadanie przez danego przedsiębiorcę pozycji dominującej na rynku,
- podjęcie przez niego działań przeciwdziałających ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji.

Definicję rynku właściwego zawiera art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji, stosownie do której rynek właściwy to rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę i właściwości są uznawane przez 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. Pod względem geograficznym rynek w niniejszej sprawie wyznaczają miejscowości, z których do Lublina i w kierunku odwrotnym, Radosław P. i Sławomir P. dowozili pasażerów, stosując bilety w cenie 3,50 i 4 zł. Usługi obu przewoźników na tak określonym rynku miały dla pasażerów charakter substytucyjny. Wyrazem realizacji potrzeb modelowego pasażera jest podróż wykonywana pomiędzy dwoma interesującymi go punktami. Na decyzję pasażera o wyborze przewoźnika wpływa oprócz preferowanej godziny odjazdu, cena biletu, czas przejazdu i komfort podróży. Z dokonanych przez organ antymonopolowy ustaleń wynika, że biorąc pod uwagę w/w kryteria, można wskazać jako rynek właściwy pod względem geograficznym wspólny dla obu przewoźników odcinek ich linii komunikacyjnych, obejmujący miejscowości: Kol. Osówka, Leśce, Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice, z których przewoźnicy dowozili mieszkańców do Lublina i z powrotem. Rynek pod względem produktowym stanowią natomiast usługi polegające na regularnych przewozach osób w krajowym transporcie drogowym.

W myśl art. 4 pkt 9 o ochronie konkurencji (...) przez pozycję dominującą na rynku rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie konkurencji na rynku właściwym, przez stworzenie mu możliwości działania w swoim zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Domniemywa się, że przedsiębiorca posiada pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %. W niniejszej sprawie w sposób oczywisty przewoźnik spełnił wymogi posiadania pozycji dominującej na rynku właściwym. Do momentu krótkiego pojawienia się na przedmiotowej linii komunikacyjnej Sławomira P., przewoźnik na wskazanym rynku nie posiadał w ogóle konkurencji. Wnioskodawca wchodząc na zdominowany dotąd rynek dostosował ceny do cen konkurenta. Ten jednak, jak ustalił Prezes UOKiK, stosując agresywną politykę cenową, polegającą na stopniowym obniżaniu ceny biletów, doprowadził do wycofania się wnioskodawcy z rynku właściwego. Działalność Radosława P. jest również prowadzona niezależnie od konsumentów, reprezentujących stronę popytową. Niezależność ta przejawiała się w powrocie przewoźnika, po trzech miesiącach stosowania niższych cen biletów, do cen uprzednio stosowanych, znacznie wyższych. Powrót ten, oceniając na podstawie ilości sprzedawanych biletów, odbył się bez jakichkolwiek problemów, a wręcz przeciwnie, przewoźnik zwiększył nawet liczbę kursów od września 2005r. O pozycji rynkowej przewoźnika świadczy ponadto jego potencjał przewozowy. W okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja Radosław P. dysponował 23 zezwoleniami na wykonywanie przewozów na tyłuż liniach. Dysponował w tym celu także 23 autobusami i busami. Do obsługi przedmiotowej linii przeznaczone były trzy autobusy, o liczbie miejsc: 41, 51 i 56. W tym czasie Sławomir P. posiadał dwa zezwolenia, z których wykorzystywał jedno, na przedmiotowej linii komunikacyjnej. Jak ustalono Radosław P. wykonywał więcej kursów niż Sławomir P. (14 wobec 11), wykonując je przy tym pojazdami o co najmniej dwukrotnie większej liczbie miejsc, co jest jednym z wyznaczników posiadania pozycji dominującej na rynku właściwym. Także liczba sprzedanych biletów, a więc liczba przewiezionych pasażerów jednoznacznie wskazuje na posiadanie przez przewoźnika takiej pozycji. Przewoźnik, z wyjątkiem 7 dni roboczych, w trakcie których spotykał się z konkurencją na rynku właściwym, zajmował pozycję monopolistyczną (to kwalifikowana postać pozycji dominującej). Nawet jednak w trakcie tych 7 dni jego wykazana oficjalnie, przeciętna, dzienna wielkość przewozu (z uwzględnieniem pasażerów z biletami miesięcznymi) jest znacząco większa od przewozu Sławomira P. (138 wobec 84 pasażerów, czyli 62% udziału w przewozie).

Przewoźnik, posiadając pozycję dominującą na ustalonym rynku właściwym, nadużył jej w sposób najbardziej klasyczny, eliminując z tego rynku konkurenta za pomocą agresywnej polityki cenowej. Ustalony w sprawie mechanizm działania przewoźnika polegał na zastosowaniu, po pojawieniu się konkurenta, kolejnych obniżek cen za bilety (z 3,50 i 4 zł do 2, a następnie do 1,60 zł, względnie 1,50 zł). Fakt zastosowania obniżki cen przyznał pośrednio przewoźnik, wskazując, że po wycofaniu się z wykonywania przewozów przez Sławomira P., nie podwyższył cen biletów (taka podwyżka miała jednak miejsce już we wrześniu 2005r.). Obniżka dotyczyła ok. 80% dotychczas sprzedawanych biletów, przy czym chodzi o bilety najdroższe (po 3,50 i 4 zł). Obniżka ta

oznaczała zastosowanie już funkcjonujących tańszych biletów (po 2 zł), ważnych do tej pory na krótsze odcinki linii, wobec pasażerów podróżujących do/z Lublina z/do miejscowości, z których bilet kosztował uprzednio 3,50 i 4 zł. Oznacza to, że obniżka polegała na zastąpieniu biletów po 3,50 i 4 zł, biletami tańszymi.

Bilety po 2 zł były stosowane przez obu przewoźników (stale przez Radosława P. i w dniach 31.05.-2.06.2005r. przez Sławomira P.) dla podróżujących z Jastkowa do/z Lublina oraz pomiędzy poszczególnymi miejscowościami na przedmiotowej linii i stanowiły stosunkowo niewielki udział w sprzedaży ogółem (od 10 do 20%). Dlatego jedynym logicznym wytłumaczeniem lawinowego wzrostu sprzedaży biletów najtańszych jest walka cenowa obu przewoźników. Brak jest racjonalnego wytłumaczenia faktu skokowego wzrostu ilościowego sprzedaży biletów najtańszych, poza takim, że były one stosowane wobec pasażerów uprzednio kupujących bilety droższe. Przy czym istotnym jest, że to Radosław P. jako pierwszy, dwukrotnie zastosował obniżki, co w kontekście posiadanej przez niego pozycji rynkowej musi zostać ocenione negatywnie. Kolejnym etapem było zastosowanie przez przewoźnika ulgi handlowej w wysokości 20%, w stosunku do biletów po 2 zł, co dało cenę biletu równą 1,60 zł. Przy czym nie jest już tak decydujące, czy faktycznie były jeszcze stosowane bilety w niższej cenie, po 1,50 zł. Wyjaśnienia wnioskodawcy, przedstawiony materiał zdjęciowy oraz brak wydruków PD- Zestawienia Sprzedaży Biletów Radosława P. z dni, kiedy ta cena miałaby być stosowana, przy braku dowodu bezpośredniego, logicznie mogłyby na to wskazywać. Prezes UOKiK nie dał wiary wyjaśnieniom przewoźnika, że informacja na autobusie była pomyłką. O pomyłce można byłoby ewentualnie mówić wtedy, gdyby obok standardowej tablicy informującej o kierunku jazdy (tak jak w tym przypadku: „Leśce”) była jeszcze jedna, oddzielna informacja, zawierająca wyłącznie cenę za przejazd. W rozpatrywanym przypadku dodatkowa informacja, profesjonalnie przygotowana (wydruk z komputera), umieszczona za przednią szybą autobusu nie pozostawiała wątpliwości, ponieważ wyraźnie wskazywała zarówno kurs (miejsce przeznaczenia), jak i cenę za przejazd.

Czy cena najniższa wynosiła faktycznie 1,60 zł, czy też 1,50 zł, nie ma istotnego znaczenia, w kontekście osiągnięcia celu, eliminacji konkurenta z rynku. Istotnym dla oceny polityki cenowej przewoźnika jest moment zmiany proporcji pomiędzy najdroższymi, a najtańszymi biletami, przez niego sprzedawanymi. Taka zmiana nastąpiła po raz pierwszy w dwa dni po wejściu na rynek właściwy konkurenta (sprzedawane wyłącznie bilety najtańsze po 2 zł), a po raz drugi na początku września 2005r., po formalnym zrezygnowaniu przez Sławomira P. z wykonywania przewozów (powrót do struktury sprzedaży, w której zdecydowaną większość stanowią bilety po 3,50 i 4 zł).

Dane odnoszące się do ponoszonych kosztów wykonywania przewozów przez Sławomira P., wskazują, że jeszcze przy cenie za przewóz, pomiędzy Lublinem, a przedmiotowymi miejscowościami, równej 2 złote, przedsiębiorca ten osiągał przychód na poziomie ponoszonych kosztów. Jednak kluczowa jest tutaj frekwencja podróżujących, a ta spadła zdecydowanie po obniżeniu ceny za przejazd przez Radosława P. do 1,60 względnie 1,50zł. Takie warunki spowodowały drastyczne obniżenie się dziennego przychodu Sławomira P. z przedmiotowej linii komunikacyjnej, a w konsekwencji wycofanie się z

wykonywania przewozów. Organ antymonopolowy ustalił, że w tym czasie (obniżki cen biletów) przychody Radosława P. ze sprzedaży biletów jednorazowych także nie pokrywały generowanych kosztów. Ponoszoną stratę wyrównywał przychód ze sprzedaży biletów miesięcznych, przez co można mówić o swoistym dotowaniu w pierwszej dekadzie czerwca 2005r. przewozów jednorazowych przez pasażerów, którzy kupili wcześniej bilety miesięczne. Jednak w czasie stosowania przez przewoźnika tych najniższych cen (1,60 i 1,50zł), w ciągu kilku dni, nawet po doliczeniu przychodu z biletów miesięcznych, należy stwierdzić, że wykonywał on kursy poniżej ich kosztu.

W rozpatrywanym przypadku można więc stwierdzić, że przewoźnik stosował agresywną strategię cenową. Takie strategie cenowe mogą zawierać w sobie m.in. ceny, które same w sobie nie są grabieżcze w sposób jednoznaczny, ale wywołują podobne skutki rynkowe jak takie właśnie ceny. Grabieżcze strategie cenowe mogą zawierać w sobie ceny nie zawsze ustalone poniżej średnich kosztów zmiennych. Mogą to być równie dobrze ceny powyżej kosztów, ale ustalone celowo na takim poziomie, aby zniszczyć nowego uczestnika rynku. Istotne w takiej sytuacji są intencje przedsiębiorcy stosującego taką strategię, a są one wyraźnie jednoznaczne, jeśli oprócz grabieżczych cen stosuje on również inne działania uderzające w konkurenta. Takim działaniem w niniejszej sprawie było długotrwałe stosowanie biletów ulgowych w cenie 2,80 zł, w okresie kiedy Sławomir P. wykonywał, w celu rekonesansu, już wyłącznie pojedyncze kursy. Należy przy tym zaznaczyć, że dla wykazania grabieżczych zamiarów należy wziąć pod uwagę tymczasowość danych praktyk, które zwykle trwają do momentu osiągnięcia zamierzonego wpływu na decyzję konkurenta o opuszczeniu rynku (zob. Philip Lowe, *EU Competition Practice on Predatory Pricing. Introductory address to the seminar „Pros and Cons of Low Prices”*, Stockholm, 5 December 2003). W niniejszej sprawie przywrócenie “starych” cen przez Radosława P. (jak też zwiększenie liczby kursów na przedmiotowej linii) nastąpiło bezpośrednio po formalnym zrezygnowaniu przez Sławomira P. z zezwolenia na wykonywanie kursów.

Rozszerzone rozumienie cen grabieżczych (cen nieuczciwych) w powyższej interpretacji zastosował w niniejszej decyzji również Prezes Urzędu. Obok analizy cenowo-kosztowej wzięto pod uwagę również intencje przedsiębiorcy stosującego nagle ceny odbiegające od poziomu normalnego, w tym przypadku wyznaczonego przez ceny stosowane przez innych przewoźników na podobnych odcinkach, w tym ceny stosowane przez samego Radosława P., przed pojawieniem się konkurenta, a także okoliczności ich wprowadzenia, dominujący udział przedsiębiorcy w rynku. Dokonane przez Prezesa UOKiK ustalenia jednoznacznie wskazują, że omawiane zachowanie cenowe przewoźnika w rzeczywistości wyeliminowały konkurencję.

Dla małego przedsiębiorcy jakim jest wnioskodawca, decydującego się na prowadzenie usług przewozu pasażerów, poważną barierę stanowi ekonomika skali, z której skorzystał przewoźnik. Dała ona Radosławowi P. przewagę kosztową w stosunku do wnioskodawcy, co ujawniło się w możliwości obrony swojej pozycji na rynku poprzez schodzenie z cenami znacznie poniżej poziomu dotychczasowego (normalnego), aż do poziomu, do którego nie mógł zejść w dłuższym czasie Sławomir P. z uwagi na brak możliwości przerzucania kosztów

na inne linie komunikacyjne. Walka cenowa, jaka miała miejsce w przypadku opisanym w niniejszej decyzji, była korzystna przejściowo dla konsumentów. Natomiast po wyeliminowaniu słabszego rywala, którym w rozpatrywanej sprawie był Sławomir P., przyniosła w konsekwencji niekorzystne dla konsumentów skutki, czyli ponowny wzrost cen biletów.

Bezpośrednim skutkiem opisanego wyżej działania przewoźnika było zablokowanie możliwości rozwoju konkurencji na rynku przewozów osobowych pomiędzy Lublinem, a miejscowościami: Kol. Osówką, Leścami, Bogucinem, Sługocinem, Moszenkami, Sieprawkami i Sieprawicami. Działanie polegające na stosowaniu zaniżonych cen przez przedsiębiorcę posiadającego pozycję dominującą na rynku niewątpliwie przeciwdziałało ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania lub rozwoju konkurencji. W niniejszej sprawie doszło nie tylko do ograniczenia rozwoju konkurencji, ale do skrajnego przejawu tejże zakazanej praktyki w postaci eliminacji innego przedsiębiorcy z rynku.

Prezes UOKiK opierając się na dokonanych ustaleniach uznał więc przedmiotowe działanie przewoźnika za nadużycie posiadanej pozycji dominującej poprzez politykę cenową, przeciwdziałającą rozwojowi konkurencji na rynku lokalnym, co stanowi zakazaną praktykę ograniczającą konkurencję.

Organ antymonopolowy stwierdzając zaniechanie stosowania przez Radosława P. przedmiotowej praktyki, poczynawszy od 5.09.2005r., wziął pod uwagę, iż od tej daty przewoźnik powrócił do stosowanej wcześniej, do maja 2005r. włącznie, struktury sprzedaży biletów, z dominującym udziałem biletów po 3,50 i 4 zł. Nie można więc zarzucić mu stosowania w dalszym ciągu zaniżonych cen. Inną sprawą jest, że ustalona agresywna polityka cenowa doprowadziła do ograniczenia warunków umożliwiających rozwój konkurencji. Z kwestią tą wiąże się bezpośrednio nałożona przez Prezesa UOKiK kara pieniężna. .

Ad. pkt 2 sentencji Decyzji

Kara pieniężna nałożona na Radosława P. wynosi 37762 zł i nałożona została w oparciu o art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Art. 101 ust. 1 pkt 1 mówi, że Prezes UOKiK może nałożyć w drodze decyzji na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości do 10 % przychodu osiągniętego przez niego w roku rozliczeniowym, poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie nie wyłączonym na podstawie art. 6 i art. 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8. Stosownie do treści art. 104 ustawy, przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy. W punkcie 1 sentencji niniejszej Decyzji stwierdzono, iż przewoźnik dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy antymonopolowej.

W rozpatrywanym przypadku maksymalny wymiar kary pieniężnej mógłby wynosić... (*informacja objęta ograniczeniem prawa wglądu, zgodnie z art. 69 ust. 5 powołanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów*). Prezes UOKiK, decydując się na nałożenie niniejszą decyzją kary pieniężnej, wziął przede wszystkim pod uwagę skierowany przeciwko rozwojowi konkurencji na rynku lokalnym, charakter zachowań przewoźnika w postaci stosowania zaniżonych cen za bilety,

w celu eliminacji konkurencji. Ustalając karę organ antymonopolowy miał jednocześnie na uwadze fakt, że rozpatrywana praktyka miała wpływ wyłącznie na ograniczony pod względem terytorialnym rynek lokalny, obejmujący miejscowości: Kol. Osówka, Leśce, Bogucin, Sługocin, Moszenki, Sieprawki, Sieprawice, z których przewoźnicy dowozili mieszkańców do Lublina i z powrotem. Zasadniczo wykazana praktyka jest nieodwracalna, ponieważ doprowadziła do trwałego wyeliminowania z rynku właściwego innego przewoźnika, który ponadto formalnie zrezygnował z zezwolenia na wykonywanie przewozów osobowych. Z tego też powodu Prezes UOKiK, pomimo, że zakazana praktyka miała miejsce na stosunkowo ograniczonym rynku, z tytułu stwierdzonego drastycznego ograniczenia konkurencji zdecydował o konieczności nałożenia odpowiedniej kary. Nałożona kara ma jednocześnie charakter represyjny i prewencyjny. Represyjny, z tytułu stwierdzonej, opresyjnej dla stosunków rynkowych praktyki, zaś prewencyjny z uwagi na ewentualne, przyszłe próby wejścia innych przedsiębiorców na przedmiotową linię komunikacyjną (lub inne linie obsługiwane przez przewoźnika). Prezes UOKiK uznał więc, że w przedmiotowej sprawie nastąpiło relatywnie istotne naruszenie konkurencji. Z drugiej strony Radosław P. naruszył przepisy ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów po raz pierwszy.

Karę należy wpłacić w ciągu 14 dni od daty uprawomocnienia się decyzji do Narodowego Banku Polskiego, Oddział Okręgowy w Warszawie, na rachunek: 51101010100078782231000000

W związku z powyższym Prezes UOKiK orzekł jak sentencji niniejszej decyzji.

Prezes UOKiK w postanowieniu zawartym w pkt 3 niniejszej decyzji odmówił uwzględnienia wniosku o zwrot kosztów zastępstwa prawnego na rzecz Radosława P., z uwagi, że jest on stroną przegrywającą sprawę i jako takiej, zgodnie z art. 69 ust. 1 powołanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zwrot kosztów nie przysługuje.

W toku prowadzonego postępowania, z dniem 21.04.2007 r. została uchylona ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, na podstawie której wszczęte zostało niniejsze postępowanie administracyjne. W jej miejsce weszła ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 3126). Przepisy przejściowe, zawarte w art. 131 ust. 1 nowej ustawy stanowią, że do postępowań wszczętych na podstawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji (...) z dnia 15 grudnia 2000 r. i nie zakończonych do dnia wejścia w życie tejże ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za

pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów –
Delegatura w Lublinie.

Otrzymują:

Decyzja podpisana w dniu 21.05.2008r. przez Dyrektora Delegatury UOKiK w
Lublinie.