



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

RGD.411-10/05/06

Gdańsk, dnia 10 listopada 2006r.

DECYZJA NR RGD.26/2006

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 Spółka 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-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, 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 promocyjnej”, celem którego to działania miałoby być dążenie do „wyeliminowania [PA „G”] z rynku i powrót do uprzednio stosowanych cen”.

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 PPKS w G.

W uzasadnieniu wystąpienia podniesiono, co następuje.

- Skarżący, funkcjonujący na „ryнку lokalnych przewozów pasażerskich w regionie kartuskim” od wiosny 1995r., rozpoczął świadczenie usług od uruchomienia linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno², łączącej „trzy duże wsie położone w bezpośrednim sąsiedztwie Kartuz, [...] obsługiwane przez PKS stosunkowo niewielką liczbą kursów ([...] na trasie Somonino-Kartuzy 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 wykraczać poza ten region (linia Kartuzy-Gdańsk).

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 Sierakowice 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

² Aczkolwiek we wniosku PA „G” o wszczęcie postępowania antymonopolowego oraz w postanowieniu nr 245 z dnia 27 lipca 2006r., modyfikującym postanowienie nr 209 z dnia 14 czerwca 2005r. Prezesa Urzędu o wszczęciu tego postępowania, jak i w sentencji niniejszej decyzji mówi się o linii komunikacyjnej Kartuzy-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, to w tekście decyzji używa się również określenia tej linii jako Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.

„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 m.in.:

- PA „G” podtrzymał zastrzeżenia odnoszące się zarówno do praktyk PKS G, posiadającego 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).

Zważywszy na treść wystąpienia PA „G” z dnia 25 lipca 2006r., Prezes Urzędu zmienił, postanowieniem nr 245 z dnia 27 lipca 2006r., postanowienie nr 209 z dnia 14 czerwca 2005r. o wszczęciu niniejszego postępowania w ten sposób, że określił rynki właściwe jako linie komunikacyjne: Gdańsk-Żukowo-Kartuzy, Kartuzy-Gowidolino, Kartuzy-Kamienica Królewska, Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta i Kartuzy-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.

Ponadto, postanowieniem nr 297 z dnia 12 października 2006r., Prezes Urzędu wyłączył z postępowania prowadzonego pod sygnaturą RGD.411-10/05/06/HK, do odrębnego rozpatrzenia, zarzuty PA „G” odnoszące się do: linii Gdańsk-Żukowo-Kartuzy, Kartuzy-Gowidolino, Kartuzy-Kamienica Królewska oraz Kartuzy-Mirachowo-Bącka Huta.

NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW ZGROMADZONYCH W POSTĘPOWANIU ANTYMONOPOLOWYM, JAK I ZALICZONEJ W POCZET DOWODÓW BRANYCH POD UWAGĘ PRZY ROZSTRZYgnięciu sporu, postanowieniem Prezesa Urzędu nr 268 z dnia 10 sierpnia 2005r., „CAŁOŚCI INFORMACJI UZYSKANYCH W TRAKCIE PROWADZONEGO WCZEŚNIEJ, POD SYGNATURĄ AKT RGD.400-9/05/HK, POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO”, ORGAN ANTYMONOPOŁOWY USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY.

STRONY POSTĘPOWANIA ANTYMONOPOŁOWEGO.

1. PA „G”

1.1. Skarżący świadczy usługi na podstawie:

- licencji nr 0002826 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób udzielonej przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach w dniu 14 sierpnia 2002r.,
- zezwoleń na wykonywanie, na całości bądź części relacji Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, udzielonych przez:
 - Starostwo Powiatowe w Kartuzach:
 - nr 004 z dnia 20 lutego 2003r. – w ramach linii regularnej Kartuzy-Kamela przez Somonino,
 - nr 005 z dnia 20 lutego 2003r. – w ramach linii regularnej Kartuzy-Ostrzyce przez Goręczyno,
 - Burmistrza Gminy Kartuzy:
 - nr 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 Strysz a Buda,
 - nr 5/2005 z dnia 3 października 2005r. – w ramach linii regularnej Kartuzy-Mezowo przez Leszno i Kiełpino.

1.2. Z przedmiotem postępowania wiążą się następujące linie komunikacyjne:

- [2] Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce (19km),
- [3] Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Kamela (19km),
- [9] Kartuzy-Kiełpino-Mezowo Jezioro (11km).

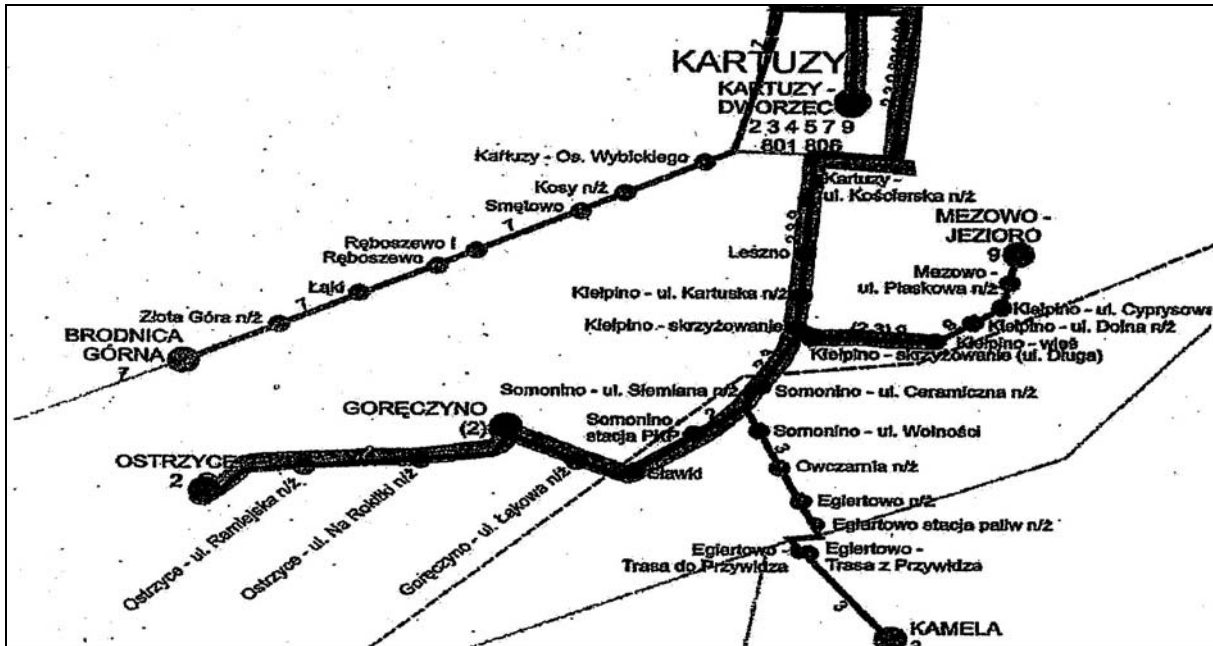
Świadczenie usług na linii [2] rozpoczęto z dniem 1 września 1995r., najpierw na odcinku Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno, a następnie, na podstawie

zezwoleń Starostwa Powiatowego w Kartuzach z dnia 20 lutego 2003r., na przedłużeniu tej trasy do Ostrzyc; na linii [3] – z dniem 20 lutego 2003r.; na linii [9] – z dniem 3 października 2005r.

Linia [3] jest współbieżna z linią [2] na odcinku Kartuzy-Kiełpino-Somonino, natomiast linia [9] – na odcinku Kartuzy-Kiełpino.

1.3. Schemat sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez PA „G”, wg stanu na dzień 1 października 2005r., przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1



Uwaga:

linią pogrubioną oznaczono na rysunku relacje (fragmenty relacji) obsługiwane wspólnie przez PA „G” i PKS G

1.4. Dane dotyczące ilości kursów wykonywanych przez PA „G” na liniach [2], [3] i [9] według stanu na dzień 9 maja 2005r., 31 sierpnia 2005r., 31 grudnia 2005r. oraz na dzień 30 kwietnia (31 lipca) 2006r. zostały przedstawione w tablicy 2.

Tablica 2

LINIA	DZIENNA ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH)											
	DZIEŃ POWSZEDNI				SOBOTA				NIEDZIELA/ŚWIĘTO			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
[2]	28	28	28	28	8	8	8	8	0	0	0	0
[3]	6	6	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0
[9]	.	.	16	16	.	.	0	0	.	.	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.

1.5. Dane dotyczące ilości biletów jednorazowych i miesięcznych sprzedanych na liniach [2], [3] i [9], w poszczególnych miesiącach 2005r. oraz okresu styczeń-lipiec 2006r., zawiera tablica 3.

Tablica 3

ROK	LINIA [2]	LINIA [3]	LINIA [9]
-----	-----------	-----------	-----------

	KARTUZY-KIEŁPINO-SOMONINO-GORĘCZYNO-OSTRZYCE		KARTUZY-KIEŁPINO-SOMONINO-KAMELA		KARTUZY-KIEŁPINO-MEZOWO JEZIORO	
	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW:		ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW:		ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW:	
	JEDNORAZOWYCH	MIESIĘCZNYCH	JEDNORAZOWYCH	MIESIĘCZNYCH	JEDNORAZOWYCH	MIESIĘCZNYCH
2005						
I					.	.
II					.	.
III					.	.
IV					.	.
V					.	.
VI					.	.
VII					.	.
VIII					.	.
IX					.	.
X						
XI						
XII						
2006						
I						
II						
III						
IV						
V						
VI						
VII						

[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]

1.6. Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych, o których mowa w piśmie wnioskodawcy 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 słodyczy, 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”.

1.7. 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 wykonaniem 1 wozokilometra w odniesieniu do linii [2], [3] i [9], w po-

szczególnych miesiącach 2005r. oraz w okresie styczeń-lipiec 2006r., przedstawiono w tablicach 4-7.

Tablica 4

Rok 2005, MIESIĄC	LINIE [2], [3] I [9]				
	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
I					
II					
III					
IV					
V					
VI					
VII					
VIII					
IX					
X					
XI					
XII					

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]

Tablica 5

Rok 2006, MIESIĄC	LINIA [2] KARTUZY-KIELPINO-SOMONINO-GORĘCZYNO-OSTRZYCE				
	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
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]

Tablica 6

Rok 2006, MIESIĄC	LINIA [3] KARTUZY-KIELPINO-SOMONINO-KAMELA				
	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
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]

Tablica 7

Rok 2006, MIESIĄC	LINIA [9] KARTUZY-KIEŁPINO-MEZOWO JEZIORO				
	P/W	KZ/W	KC/W	(P-KZ)/W	(P-KC)/W
1	2	3	4	5	6
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 posiadanych przez PKS G 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 skarżący, zawiera tablica 8.

Tablica 8

ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW W RAMACH LINII	LINIA KOMUNIKACYJNA	WSPÓLNE ODCINKI LINII PKS G I PA „G”
---	----------------------------	---

REGULARNEJ		
1	2	3
WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA		
Nr 000385 z dnia 18 grudnia 2003r. dla linii Kartuzy-Gdańsk	Kartuzy-Gdańsk przez Somonino, Egiertowo, Nowa Wieś Przywidzka, Roztoka, Przywidz, Kolbudy	Kartuzy-Kiełpino-Somonino
Nr 000387 z dnia 18 grudnia 2003r. dla linii Kartuzy-Gdańsk	Kartuzy-Gdańsk przez Somonino, Egiertowo, Nowa Wieś Przywidzka, Marszewska Góra, Jodłowno, Kolbudy	Kartuzy-Kiełpino-Somonino
WYDANE PRZEZ STAROSTWO POWIATOWE W KARTUZACH		
Nr 7 z dnia 15 stycznia 2004r. dla linii Kartuzy-Żukowo	Kartuzy-Żukowo przez Somonino, Egiertowo	Kartuzy-Kiełpino-Somonino
Nr 8 z dnia 15 stycznia 2004r. dla linii Kartuzy-Kartuzy	Kartuz-Kartuzy przez Ręboszewo, Ostrzyce, Goręczyno, Somonino, Kiełpino	Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce

Jak wynika z pisma PKS G z dnia 12 czerwca 2006r., przewoźnik ten od dnia 22 czerwca 2005r. dysponuje również zezwoleniem nr 0000023 dla linii Kartuzy-Szymbark przez Somonino i Egiertowo, udzielonym przez Starostwo Powiatowe w Kartuzach.

- 2.3. Ilości kursów realizowanych przez skarżonego na całej trasie Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce oraz na poszczególnych jej częściach (w obu kierunkach) zestawiono w tablicy 9.

Tablica 9

RELACJA	ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WG STANU NA DZIEŃ:											
	31 SIERPNI 2005R.			31 GRUDNIA 2005R.			30 KWIETNIA 2006R.			31 LIPCA 2006R.		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Kartuzy-...-Ostrzyce	5	0	0	5	0	0	5	0	0	3	0	0
Kartuzy-Kiełpino	31	2	0	31	2	0	28	2	0	27	2	0
Kiełpino-Somonino	27	2	0	27	2	0	25	2	0	25	2	0
Somonino-Goręczyno	17	2	0	17	2	0	17	2	0	17	2	0
Goręczyno-Ostrzyce	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0

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 trasie Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce oraz ilości przewiezionych osób w poszczególnych miesiącach 2005r. i okresu styczeń-lipiec 2006r. zawiera tablica 10.

Tablica 10

ROK, MIE-SIĄC	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW JEDNORAZOWYCH*	ILOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW MIESIĘCZNYCH*	ILOŚĆ PRZEJAZDÓW W MIESIĄCU	ILOŚĆ OSÓB PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH**	ILOŚĆ OSÓB PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH [2] + [5]
1	2	3	4	5	6
2005					
I	3996	110	42	4620	8616
II	3851	96	40	3840	7691
III	4060	121	44	5244	9304
IV	3817	89	42	3738	7555
V	3449	54	36	1944	5393
VI	3739	50	44	2200	5939
VII	2909	5	42	220	3129

VIII	3199	13	44	572	3771
IX	3606	65	44	2860	6466
X	3143	77	42	3234	6377
XI	3034	77	42	3234	6268
XII	3172	75	42	3150	6322
2006					
I	4171	186	44	8.184	12355
II	3235	58	40	2320	5555
III	3689	74	46	3404	7093
IV	3136	69	38	2622	5758
V	3282	48	42	2016	5298
VI	3550	38	42	1596	5146
VII	2888	6	42	252	3140

* – ilość sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych obejmuje nie tylko bilety rozprowadzone bezpośrednio na trasie Kartuzy-Kielpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, ale także na tych z tras obsługiwanych przez PKS G, które „wybiegają poza odcinki będące przedmiotem postępowania, tj. poza Ostrzyce – kursy do Szymbarka i Kościerzyny oraz poza Somonino – kursy do/z Gdańsk, Żukowa, Szymbarka i Borczd’; ilość biletów w tym drugim wypadku „wyliczono proporcjonalnie do długości przedmiotowych odcinków w stosunku do całych tras tych kursów”

** – 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, przedstawia tablica 11.

Tablica 11

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

Uwaga:
ceny promocyjne znajdują się w komórkach zacieniowanych

Informacje uzupełniające do tablicy 11 mogące mieć znaczenie dla oceny, w świetle ustawy o ochronie [...], zarzutów stawianych PKS G.

- Promocyjne ceny biletów jednorazowych wynikające z tabeli opłat Nr 1, stanowiącej załącznik do obowiązującej od dnia 1 lutego 2002r. „Taryfy przewo-

zu osób i rzeczy w krajowym transporcie autobusowym wykonywanym przez PPKS w G., dotyczyły relacji:

- Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
- Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice-Sierakowice nż.
- Promocyjne ceny biletów jednorazowych wynikające z tabeli opłat Nr 1a, stanowiącej załącznik do „Taryfy przewozu [...]”, obowiązującej od dnia 1 września 2004r., dotyczyły relacji:
 - Gdańsk-Lublewo-Kolbudy/Kolbudy II,
 - Gdańsk-Żukowo-Kartuzy,
 - Kartuzy-Garcz-Miechucino-Sierakowice,
 - Kartuzy-Kolonia Skrzyżowanie-Staniszewo-Mirachowo,
 - Kartuzy-Kiełpino Wieś-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce (wyłącznie 12 określonych kursów).
- Z dniem 15 października 2004r. wprowadzono, w odniesieniu do biletów jednorazowych, zasadę *„pobierania opłat za przejazd z dowolnego przystanku, położonego na terenie miasta Kartuzy, do wszystkich przystanków na trasie Kartuzy-Żukowo-Gdańsk, w takiej wysokości, jaka obowiązuje przy wyjeździe z dworca autobusowego w Kartuzach”*
- Z dniem 1 stycznia 2005r. zakres promocyjnych cen za przejazdy realizowane na podstawie biletów jednorazowych, wynikający z obowiązującej od dnia 1 września 2004r. tabeli Nr 1a, rozszerzono o odcinek trasy Sierakowice-Gowidlino.
- 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,
 - przy dłuższych przejazdach, w tym na trasach:
 - Żukowo Armii Krajowej-Żukowo Gdyńska-Żukowo,
 - Somonino-Somonino nż.-Kiełpino Skrzyżowanie,
 - Cieszenie-Miechucino-Miechucino Tartak,
 - między dwoma dowolnymi przystankami, w tym na trasie:
 - Gdańsk Dworzec Autobusowy-Gdańsk Kiełpinek (Auchan).
- 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,
- Kartuzy-Kolonia Skrzyżowanie-Staniszewo-Mirachowo,
- Kartuzy-Kiełpino Wieś-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.
- Promocję „1 przystanek = 1 złoty”, rozpoczętą z dniem 14 marca 2005r., zakończono z dniem 24 października 2005r.
- Z dniem 20 lutego 2006r. wprowadzono nową tabelę opłat obowiązującą na trasach:
 - Gdańsk-Żukowo-Egiertowo-Kościerzyna,
 - Gdańsk-Żukowo-Kościerzyna-Lipusz-Brusy-Chojnice,
 których częścią są m.in. odcinki współbieżne z liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez PA „G”.

2.6. 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).³ 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-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce zawiera tablica 12.

Tablica 12

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	1,45	2,24	2,79	-0,76	-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	2,11	2,24	2,77	-0,13	-0,66

³ Przychody i koszty dotyczące przewozów lokalnych zaczęto w PKS G ewidencjonować od czerwca 2005r.

II	2,10	2,32	3,00	-0,22	-0,90
III	2,24	2,18	2,72	+0,06	-0,48
IV	1,83	2,11	2,64	-0,28	-0,81
V	1,66	1,88	2,53	-0,22	-0,87
VI	1,64	1,97	2,62	-0,33	-0,98
VII	1,41	1,97	2,53	-0,56	-1,12

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”, wyciszenia 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 ZEBRANY 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-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce), 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 inte-

resów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmom gospodarowania.⁴

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania odbywające się w sferze pozyskiwania nabywców zainteresowanych świadczonymi przez nie usługami przewozu osób na linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, ujawniające się przede wszystkim w sferze 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 akceptowalna wysokość ceny i swoboda przemieszczania się w określonych relacjach transportowych stanowią te kryteria wyboru, od 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, 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

⁴ 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.”*

przeobrażeniami mechanizmu i instrumentów konkurencji, niezbędne staje się, ponadto, uwzględnienie składnika czasowego rynku.

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 obejmowałaby, 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”.⁵

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 „ciążące”, ze względu na rzeczywistych i potencjalnych nabywców tych usług, do linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, na której od poniedziałku do soboty uczestnicy postępowania 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

⁵ Skoczny T., Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81).

komunikacyjną jako „najwęzły 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”⁶, 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”⁷;

- 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 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.

⁶ Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

⁷ Metodologia badań rynkowych ..., s. 10.

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-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce zostaną ustalone na podstawie wskazań ilości wykonywanych przez strony postępowania (i ewentualnych innych uczestników rynku) kursów oraz ilości osób, które odbyły podróż korzystając z usług tych przewoźników – po zakupieniu bądź to biletów jednorazowych, bądź 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*”⁸, następnie dlatego, że również jego zdaniem „*dysponowanie określonym potencjałem [...] nie gwarantuje uzyskania (zachowania, zwiększenia) pozycji i siły rynkowej przedsiębiorstwa*”⁹, 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).

Organ antymonopolowy, wykorzystując pierwszy z indyktorów, wziął pod uwagę fakt, iż jego wskazania mogą być, i najczęściej są, zróżnicowane 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, dla linii Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce oraz odcinków Kartuzy-Kiełpino, Kiełpino-Somonino i Somonino-Goręczyno zamieszczono w tablicy 13.¹⁰

Tablica 13

PRZEWOŹNICY	KURSY (W OBIE STRONY) WYKONYWANE NA CAŁEJ DŁUGOŚCI LINII KARTUZY-KIEŁPINO-SOMONINO-GORĘCZYNO-OSTRZYCE	
	PONIEDZIAŁEK-PIĄTEK	SOBOTA

⁸ Metodologia badań rynkowych ..., s. 14.

⁹ Tamże.

¹⁰ Wobec trudności z ustaleniem rzeczywistej struktury podmiotowej rynku właściwego w roku 2006 (brak wiarygodnej informacji o działalności bądź jej zaniechaniu przez przedsiębiorcę „RAJ” Transport Osobowy Kazimierz Konkol z siedzibą w Kartuzach), analizę stanu konkurencji na tym rynku ograniczono do danych z roku 2005; z informacji znajdujących się w aktach sprawy wynika jednak, że pozycja zajmowana przez PKS G (w odniesieniu do PA „G”) nie uległa w roku 2006 wzmocnieniu, przede wszystkim dlatego, że skarżony przedsiębiorca zmniejszył, przy niezmienionej ilości kursów realizowanych w tym samym czasie przez wnioskodawcę, dotychczasową ilość kursów wykonywanych na całości bądź na poszczególnych częściach linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce.

	IŁOŚĆ KURSÓW	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ KURSÓW	UDZIAŁ [%]
PKS G	5	19,2	0	0,0
PA „G”	21	80,8	8	100,0
łącznie	26	100,0	8	100,0
KURSY (W OBIE STRONY) WYKONYWANE NA ODCINKU KARTUZY-KIEŁPINO				
PKS G	31	31,3	2	14,3
PA „G”	50	50,1	8	57,1
Inni przewoźnicy*	18	18,6	4	28,6
łącznie	99	100,0	14	100,0
KURSY (W OBIE STRONY) WYKONYWANE NA ODCINKU KIEŁPINO-SOMONINO				
PKS G	27	38,0	2	20,0
PA „G”	34	47,9	8	80,0
Inni przewoźnicy**	10	14,1	0	0,0
łącznie	71	100,0	10	100,0
KURSY (W OBIE STRONY) WYKONYWANE NA ODCINKU SOMONINO-GORĘCZYNO				
PKS G	17	37,8	2	20,0
PA „G”	28	62,2	8	80,0
łącznie	45	100,0	10	100,0

* - PPKS Starogard Gdański i „RAJ” Transport Osobowy Kazimierz Konkol z siedzibą w Kartuzach

** - „RAJ” Transport Osobowy Kazimierz Konkol z siedzibą w Kartuzach

Z kolei, poprawna metodologicznie ocena pozycji konkurencyjnej zajmowanej na rynku właściwym przez strony postępowania jest, w wypadku drugiego z estymatorów, o tyle utrudniona, o ile nie jest możliwe, ze względu na istniejące ograniczenia techniczno-organizacyjne, jednoznaczne przyporządkowanie rzeczywistej ilości podróżnych przewiezionych przez PKS G i PA „G” do linii komunikacyjnej Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce; taki stan rzeczy wynika stąd, że zarówno skarżony, jak i wnioskodawca świadczą przedmiotowe usługi nie tylko bezpośrednio pomiędzy Kartuzami i Ostrzycami, ale także na trasach, które tę relację, wybiegając poza nią, obejmują w całości, jak i na trasach, które są z nią współbieżne jedynie w części.

Okoliczność, o której mowa wyżej, została przez Prezesa Urzędu uwzględniona w ten sposób, że ilość pasażerów przewiezionych na rynku właściwym przez każdego z uczestników postępowania (na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych), w poszczególnych miesiącach roku 2005 i w każdym z miesięcy okresu styczeń-lipiec 2006r., oszacował obejmując polem recepcji miernika tych z nich, którzy korzystając z usług PKS G i PA „G” odbyli podróż w całości lub w części linii Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, jak i, w odpowiedniej proporcji, tych, którzy realizowali podróż na innych liniach komunikacyjnych, w całości lub w części z tą linią współbieżnych; rezultaty wykonanych w tym przedmiocie obliczeń zawiera tablica 14.¹¹

Tablica 14

ROK, MIESIĄC	IŁOŚĆ OSÓB PRZEWIEZIONYCH	UDZIAŁ PKS G W
---------------------	----------------------------------	-----------------------

¹¹ W przeprowadzonej analizie, ze względu na brak danych liczbowych, pominięto te osoby, które w okresie od stycznia 2005r. do lipca 2006r. odbyły podróż na odcinku Kartuzy-Kiełpino-Somonino korzystając z ofert PPKS Starogard Gdański i „RAJ” Transport Osobowy Kazimierz Konkol z siedzibą w Kartuzach; z punktu widzenia celu analizy wpływ tego uproszczenia jest jednak, zdaniem organu antymonopolowego, o tyle nieistotny, o ile w żaden sposób nie zniekształca ono wzajemnej relacji pomiędzy udziałami PKS G i PA „G” w rynku właściwym.

	NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIE- SIĘCZNYCH PRZEZ:		PRZEWOZACH NA LINII KARTUZY- ...-OSTRZYCE (w %)**
	PKS G	PA „G”*	
1	2	3	4
2005			
I	8616		
II	7691		
III	9384		
IV	7555		
V	5393		
VI	5939		
VII	3119		
VIII	3771		
IX	6466		
X	6377		
XI	6268		
XII	6322		
2006			
I	12355		
II	5555		
III	7093		
IV	5758		
V	5298		
VI	5146		
VII	3140		

* – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych na trasie Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce oraz na współbieżnych z nią odcinkach tras Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Kamela i Kartuzy-Kiełpino-Mezowo Jezioro obliczono stosując algorytm analogiczny do algorytmu przyjętego przez skarżonego przedsiębiorcę (por. uwagi zamieszczone przy tablicy 10); ilość pasażerów na odcinkach współbieżnych oszacowano przyjmując w pierwszym wypadku współczynnik proporcjonalności na poziomie 0,58 (odcinek Kartuzy-Somonino stanowi 58% długości linii Kartuzy-...-Ostrzyce), w drugim na poziomie 0,82 (odcinek Kartuzy-Kiełpino Wieś stanowi 82% długości linii Kartuzy-...-Ostrzyce)

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

[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.; informację, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

Zważywszy na wskazania indyktorów określających udział każdego z uczestników postępowania w rynku regularnych przewozów osób na linii Kartuzy-Kiełpino-Somonino-Goręczyno-Ostrzyce, zważywszy na to, że udział PKS G liczony zarówno według ilości kursów wykonanych na tej linii (na całości trasy, na poszczególnych odcinkach), jak i według ilości osób przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych, w żadnym wypadku nie przekroczył 40% w okresie od stycznia 2005r. do lipca 2006r. (pierwszy z indyktorów przyjmował wartości z przedziału 0,0-38,0%, drugi – z przedziału 14,3-28,8%¹²) i w

¹² Średni udział PKS G w przewozach realizowanych na rynku właściwym, ustalony na podstawie

każdym wypadku był istotnie niższy od udziału PA „G”, organ antymonopolowy uznaje, iż okoliczność ta jest wystarczająca, by odrzucić, jako fałszywe, twierdzenie wnioskodawcy, jakoby skarżony posiadał na rynku właściwym pozycję dominującą.

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 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”.¹³

Mając na uwadze, iż ustalenia poczynione w punkcie 6 decyzji wskazują jednoznacznie na to, że w stanie faktycznym 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.

drugiego z indykatorów i dla okresu styczeń 2005r. - lipiec 2006r., wynosił 22,8%.

¹³ Adamiak B., Borkowski J., Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 1996, s. 462.