



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

L.dz. DDI-I-53-5/91/02/RK

Warszawa, dn. 7 sierpień 2002 r.

**Decyzja
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Nr DDI - 63/2002**

I. Na podstawie art. 9 w związku z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319 z póź. zm.), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu wszczętego z urzędu postępowania antymonopolowego, **uznaje pobieranie** przez PKP Intercity Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - od pasażerów uprawnionych do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu, a nie posiadających w trakcie podróży dokumentów poświadczających ich uprawnienia - **opłaty manipulacyjnej w wysokości 49,94 zł, za praktykę ograniczającą konkurencję**, określoną w art. 8 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, polegającą na narzucaniu nadmiernie wygórowanych cen **i nakazuje jej zaniechania**.

II. Na podstawie art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319 z póź. zm.) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **nakłada na PKP Intercity Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie karę pieniężną w wysokości 49 658,79 zł** (słownie: czterdzieści dziewięć tysięcy sześćset pięćdziesiąt osiem zł 79/100), stanowiących równowartość 14 100 EURO (słownie: czternaście tysięcy sto EURO) za naruszenie zakazu określonego w art. 8 ust. 1, w związku z art. 8 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy.

Uzasadnienie

Postanowieniem z dnia 11 czerwca 2002 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej także organem antymonopolowym), wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe w sprawie uznania opłaty manipulacyjnej – pobieranej przez PKP Intercity Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (zwanej dalej PKP Intercity) od pasażerów uprawnionych do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu, a nie posiadających w trakcie podróży dokumentów poświadczających ich uprawnienia - za nadmiernie wygórowaną oraz uznania, iż jej pobieranie stanowi praktykę ograniczającą konkurencję określoną w art. 8 ust 2 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* .

Opłata manipulacyjna została pierwotnie wprowadzona przez PKP S.A. w dniu 1 stycznia 2000 r. Jej wprowadzenie wiązało się częściowo z prawomocną obecnie

decyzją Prezesa UOKiK z dnia 28 listopada 2000 r. Nr DDI 20/2000. W decyzji tej Prezes Urzędu nakazał zaniechania stosowania przez Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe z siedzibą w Warszawie praktyki monopolistycznej polegającej na narzucaniu uciążliwych warunków umów przynoszących temu przedsiębiorstwu nieuzasadnione korzyści, poprzez nie uwzględnianie w drodze reklamacji zwrotu (umorzania) dopłat do biletów i opłat dodatkowych podróżnym uprawnionym do ulgowych bądź bezpłatnych przejazdów, a nie posiadających dokumentów poświadczających ich uprawnienia w trakcie kontroli biletów i jednocześnie określił termin jej wykonania na dzień 1 stycznia 2001 roku.

PKP S.A. wykonując powyższą decyzję wprowadziły do Taryfy Osobowej i Bagażowej PKP (zwaną dalej TOB) zapis zgodnie z którym podróżny, który oświadczy, iż posiada uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu, ale nie okaże ważnego dokumentu poświadczającego te uprawnienia, może wówczas zwrot (umorzenie) zapłaconych w pociągu opłat taryfowych i opłaty dodatkowej – po potrąceniu opłaty manipulacyjnej - uzyskać w drodze reklamacji. Kwota opłaty manipulacyjnej ustalona została na poziomie 49,94 zł. Rezygnacja PKP S.A. z pobierania opłat taryfowych i opłaty dodatkowej powiązana została więc z równoczesnym wprowadzeniem w ich miejsce opłaty manipulacyjnej.

W chwili obecnej opłatę manipulacyjną oprócz PKP Intercity pobierają także inne wyodrębnione z PKP S.A. spółki realizujące przewozy pasażerskie. Wiąże się to z tym, iż wszystkie te spółki przejęły do stosowania TOB, która to taryfa reguluje - w ściśle określonych przypadkach – zasady pobierania i wysokość opłaty manipulacyjnej.

Zdaniem organu antymonopolowego pobieranie przez PKP Intercity opłaty manipulacyjnej w ustalonej na obecnym poziomie kwocie mogło naruszać przepis art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Wszczynając postępowanie organ antymonopolowy wziął także pod uwagę skargi konsumentów (pisemne i ustne) dotyczące wysokości pobieranej przez wyodrębnione z PKP S.A. spółki realizujące przewozy pasażerskie opłaty manipulacyjnej.

Organ antymonopolowy, na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego, ustalił co następuje:

I. PKP Intercity powstała w wyniku wydzielenia się z PKP S.A. spółek realizujących przewozy pasażerskie (po wydzieleniu się z PKP S.A. ww. spółek, PKP S.A. nie prowadzi działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich). PKP Intercity swoją działalność w zakresie przewozów pasażerskich koleją na terenie całego kraju rozpoczęła w dniu 1 września 2001 r. Stosownie do zapisu art. 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe* (Dz. U Nr 84 poz. 948 z póź. zm.), podmiot ten wstąpił w prawa i obowiązki PKP S.A. jako przewoźnika kolejowego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w rozumieniu ustawy *Prawo przewozowe* oraz ustawy *o transporcie kolejowym*. PKP Intercity realizuje

kolejowe przewozy kwalifikowane obejmujące pociągi EuroCity, InterCity, ekspresowe oraz wagony sypialne i z miejscami do leżenia.

II. Zgodnie z § 21 pkt 2 TOB – przejętej do stosowania przez PKP Intercity – jeżeli podróżny oświadczy, że posiada uprawnienia do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu, ale nie okaże w pociągu ważnego dokumentu poświadczającego to uprawnienie, wówczas zwrot (umorzenie) zapłaconych w pociągu (wykazanych w wezwaniu do zapłaty) opłat taryfowych i opłaty dodatkowej – po potrąceniu (uiszczeniu opłaty manipulacyjnej - może uzyskać w drodze reklamacji).

III. Wysokość opłaty manipulacyjnej określona jest w załączniku do TOB i została ustalona w wysokości 49,94 zł. Na koszty opłaty manipulacyjnej wg przedstawionych przez PKP S.A. dokumentów - na które powołuje się także PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - składają się:

1. Koszty materiałowe	
a) druku	1,85 zł
b) dystrybucji druku	0,11 zł
2. Koszty robocizny	
a) praca organu kontrolnego	5,80 zł
b) praca kasy dopłat	1,11 zł
c) obsługi reklamacyjnej	13,30 zł
d) rejestracji komputerowej	1,35 zł
3. Inne koszty	
a) podatki	0,05 zł
b) ogrzewanie – oświetlenie	0,43 zł
c) media – nieruchomość	0,11 zł
d) system informatyczny	1,50 zł
4. Koszty operacji finansowych	
a) bankowe	3,70 zł
b) poczty	4,70 zł
Razem koszty bezpośrednie	34,04 zł
Koszty pośrednie	6,89 zł
Koszt netto	40,93 zł
Podatek VAT	9,01 zł
<hr/>	
Razem	49,94 zł

IV. Jak wynika z Załącznika do TOB, który obowiązuje od 1 lipca 2002 r., wartość podatku VAT (7%) w stawce opłaty manipulacyjnej wynosi obecnie 3,27 zł. Do tego dnia wartość podatku wynosiła 9,01 zł (22%). Kwota brutto opłaty manipulacyjnej – pomimo zmiany wartości podatku VAT - pozostała niezmienną na poziomie 49,94 zł.

V. PKP Intercity zawarła umowę z inną spółką z grupy kapitałowej PKP S.A., a mianowicie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Na podstawie powyższej umowy zakłady PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. mające swe siedziby w miastach wojewódzkich, Biuro Przejazdów Bezbiletowych w Gnieźnie oraz wydziały kontroli dochodów w Olsztynie i w Krakowie, dokonują w imieniu PKP Intercity uwierzytelniania dokumentów i przyjmowania reklamacji w związku z nie posiadaniem w trakcie kontroli dokumentów poświadczających uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. Ponadto w siedzibie spółki obsługi interesantów w ww. sprawach dokonuje Wydział Sprzedaży Usług. Reklamacje z tego tytułu w przypadku odmowy uiszczenia należności w pociągu – rozpatruje Biuro Przejazdów Bezbiletowych w Gnieźnie, natomiast w przypadku zapłacenia należności w pociągu Wydział Sprzedaży Usług PKP Intercity (3 – osobowy zespół).

PKP Intercity nie ma w miastach wojewódzkich (poza Warszawą, Krakowem, Poznaniem) pracowników którzy mogliby obsługiwać reklamacje pasażerów uprawnionych do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu, a nie posiadających w trakcie podróży dokumentów poświadczających ich uprawnienia.

Z pobieranej od podróżnego kwoty opłaty manipulacyjnej PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przypada 37,84 zł, a PKP Intercity – pozostała część tej opłaty tj. 12,10 zł. W okresie od 1 września 2001 r. (tj. od dnia rozpoczęcia działalności przez spółkę) do dnia 19 czerwca 2002 r., opłatę manipulacyjną w kwocie 49,94 pobrano od 332 podróżnych, przewożonych w pociągach i wagonach spółki, którzy podczas kontroli nie posiadali ważnych dokumentów poświadczających ich uprawnienia przejazdowe i udokumentowali je w drodze reklamacji.

W oparciu o przedstawiony stan faktyczny organ antymonopolowy zważył co następuje:

Naruszenie interesu publicznego.

Przepis art. 1 ust 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* stanowi, że ustawa ta określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Powyższy przepis wskazuje, iż ustawa *o ochronie konkurencji i konsumentów* należy do dziedziny prawa publicznego i jako taka powinna mieć zastosowanie w sytuacji zagrożenia interesu publicznego a nie interesu jednostkowego. Takie też stanowisko prezentuje orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz Sądu Antymonopolowego.

W ocenie organu antymonopolowego, nie ulega wątpliwości, iż w niniejszej sprawie interes publicznoprawny występuje. Wynika to w szczególności z faktu, iż działania PKP Intercity będące przedmiotem niniejszego postępowania, mogą godzić w interes szerokiego kręgu konsumentów uprawnionych do bezpłatnych, bądź ulgowych przejazdów koleją, będących pasażerami korzystającymi z usług tej spółki bądź jej potencjalnymi pasażerami. Nie bez znaczenia jest również ilość skarg

składanych przez pasażerów PKP Intercity, którzy zostali zmuszeni do uiszczenia opłaty manipulacyjnej.

Naruszenie zakazu z art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Określona w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* praktyka ograniczająca konkurencję polega na pobieraniu przez przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą m.in. nadmiernie wygórowanych cen. Biorąc pod uwagę powyższe, aby stwierdzić stosowanie przez przedsiębiorcę praktyki z ww. artykułu muszą zostać spełnione następujące przesłanki:

- 1) posiadanie pozycji dominującej,
- 2) możliwość narzucania cen,
- 3) narzucane ceny muszą być nadmiernie wygórowane,

przy czym wszystkie z ww. przesłanek muszą wystąpić łącznie.

Ad 1) Jedną z niezbędnych przesłanek, od zaistnienia której uzależniona jest możliwość stwierdzenia zarzucanej PKP Intercity praktyki ograniczającej konkurencję, jest posiadanie przez ten podmiot pozycji dominującej. Zatem należy ustalić, czy spółka ta posiada taką pozycję.

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się zawsze na rynku, przy czym nie chodzi tu o rynek rozumiany ogólnie (w znaczeniu ekonomicznym), ale o rynek istotny w danej sprawie, tzw. rynek właściwy (relewantny). Na początku należy więc przede wszystkim określić rynek właściwy dla oceny niniejszej sprawy. Art. 4 pkt 8 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* definiuje pojęcie rynku właściwego jako rynek towarów (usług), 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.

Zdaniem organu antymonopolowego rynkiem właściwym w przedmiotowej sprawie jest rynek usług w zakresie pasażerskich przewozów kwalifikowanych koleją (pociągi EuroCity, InterCity, ekspresowe oraz wagony sypialne i z miejscami do leżenia), a więc rynek na którym prowadzi działalność PKP Intercity. Poza PKP Intercity jedynym podmiotem świadczącym usługi w zakresie przewozów pasażerskich na terenie obejmującym obszar całej Polski jest PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - inna wyodrębniona z PKP S.A. spółka. Podmiot ten działa jednak w innym segmencie rynku i nie świadczy usług w zakresie wspomnianych powyżej przewozów kwalifikowanych. Jednocześnie organ antymonopolowy jest zdania, iż innych rodzajów transportu, którymi można realizować przewozy osób - w szczególności wymienić tu można transport samochodowy - ze względu na specyfikę transportu kolejowego, nie można uznać za jego pełne substytuty. Za taki substytut nie będzie można uznać tu np. transportu autobusowego, który ustępuje znacznie komfortem oraz czasem podróży w stosunku do usług oferowanych przez PKP Intercity (np. czas podróży z Warszawy do Krakowa pociągiem Intercity wynosi 2 godz. 40 min., natomiast autobusem około 5godz. 30 min).

Definicję pozycji dominującej zawiera art. 4 pkt 9 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Stosownie do tego przepisu przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Domniemanie pozycji dominującej wiąże się z posiadaniem udziału w rynku właściwym na poziomie powyżej 40 %.

Mając na uwadze powyższe, należy uznać, iż PKP Intercity posiada pozycję dominującą na tak określonym rynku, a nawet pozycję monopolistyczną - określaną w doktrynie jako jej kwalifikowaną postać - tzn. jest jedynym podmiotem świadczącym tego rodzaju usługi.

Podsumowując należy także wskazać, iż zajmowanie pozycji dominującej przez PKP Intercity nie było - w trakcie toczącego się postępowania - kwestionowane także przez stronę niniejszego postępowania.

Ad 2) Jak już wspomniano powyżej, nie ulega wątpliwości, iż PKP Intercity posiada na rynku przewozów pasażerskich kolejną w zakresie przewozów kwalifikowanych (pociągi EuroCity, InterCity, ekspresowe oraz wagony sypialne i z miejscami do leżenia) pozycję dominującą, a nawet jej kwalifikowaną postać – pozycję monopolistyczną. Zdaniem organu antymonopolowego faktem bezspornym jest także to, iż wysokość opłaty manipulacyjnej stosowana przez PKP Intercity w stosunku do jej klientów jest narzucana.

Umowy zawierane przez PKP Intercity na przewozy pasażerskie należą do tzw. umów adhezyjnych. Zawarcie takiej umowy następuje poprzez przystąpienie do warunków przedstawionych przez jedną ze stron (istotną częścią takich warunków jest TOB). Druga strona przystępując do takiej umowy nie ma praktycznie możliwości negocjowania jej warunków. Może albo przystąpić do umowy na warunkach ustalonych i przedstawionych przez drugą stronę, albo też w ogóle nie przystąpić do takiej umowy. Nie istnieje natomiast możliwość negocjowania jej warunków. Jediną więc alternatywą w przypadku nie wyrażenia zgody na warunki zawarte w umowie adhezyjnej pozostaje nie przystępowanie do tej umowy.

Pasażerowie korzystający z usług PKP Intercity nie mają możliwości indywidualnej negocjacji także określonej w TOB stawki opłaty manipulacyjnej. Niezaakceptowanie natomiast stosowanych przez PKP Intercity stawek opłat, oznaczać będzie w rzeczywistości – przy braku możliwości skorzystania z usług przewozowych świadczonych przez inne podmioty – również brak możliwości skorzystania z usług przewozowych w ogóle.

Z powyższych względów, organ antymonopolowy uznał wysokość pobieranej opłaty manipulacyjnej za narzuconą.

Ad 3) Zgodnie z dotychczasowym orzecnictwem Sądu Antymonopolowego, ceną nadmiernie wygórowaną jest cena, która została narzucona nabywcy przez podmiot monopolistyczny z racji posiadanej siły rynkowej, rażąco zawyżona w stosunku do wartości świadczenia. Taka cena istotnie narusza zasadę ekwiwalentności świadczeń uczestników umowy¹.

¹ S. Gronowski *Ustawa Antymonopolowa Komentarz* C.H. BECK Warszawa 1996 str. 159

Analizując orzecznictwo antymonopolowe dotyczące metod ustalania, czy cena ma charakter nadmiernie wygórowanej, należy wskazać na następujące wyroki Sądu Antymonopolowego:

a) Zgodnie z wyrokiem Sądu Antymonopolowego z dnia 25 czerwca 1992 roku sygn. akt XVII Amr 10/92, kryteria oceny wysokości ceny, takie jak:

- badanie rentowności, rozumianej jako stosunek kwoty zysku do kosztów własnych,
- analizowanie kwoty zysku zawartej w cenie,
- badanie relacji kwot zysku oraz rentowności między cenami ustalonymi przez dany podmiot na zmonopolizowanym i nie zmonopolizowanym rynku (o ile podmiot gospodarczy prowadzi swoją działalność na kilku rynkach, zarówno zmonopolizowanym przez niego i nie zmonopolizowanym, co jednakże nie miało miejsca w odniesieniu do spółki),

są mało przydatne, szczególnie ze względu na trudne do udowodnienia, a możliwe wkalkulowywanie do ceny pozornych kosztów działalności podmiotu monopolistycznego i osiągania tym sposobem ceny niskorentownej. Pomocne może być natomiast analizowanie cen potencjalnych konkurentów, występujących na innych rynkach. Kryterium to pozwala na lepsze rozeznanie co do uzasadnionego poziomu cen porównywalnego towaru (usługi) na różnych rynkach tak z punktu widzenia potencjalnej konkurencyjności oferty sprzedawcy (usługodawcy), jak i stopnia obarczenia cen należnościami będącymi efektem stosowania praktyk monopolistycznych.

b) Stosownie do wyroku z dnia 24 kwietnia 2002 r. sygn. akt XVII Ama 73/01 praktyka polegająca na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku poprzez pobieranie nadmiernie wygórowanych cen ma miejsce, gdy podmiot posiadający pozycję dominującą pobiera cenę nadmiernie niewspółmierną do własnego świadczenia. Zgodnie z tym wyrokiem, przy ocenie wysokości ceny, należy zatem przeanalizować, czy pobierana przez dominujący na rynku podmiot cena jest współmierna (adekwatna) do samego świadczenia.

Mając na uwadze powyższe, organ antymonopolowy przeprowadził badanie charakteru opłaty manipulacyjnej kierując się wskazaniem z obu przytoczonych wyroków.

Ad a) Organ antymonopolowy porównał kształtowanie się opłaty manipulacyjnej u innych przewoźników oraz stosunek pobieranych przez nich opłat manipulacyjnych do opłaty stosowanej przez PKP Intercity. W związku z tym, iż usługi w zakresie przewozów pasażerskich kolejną na terenie Polski świadczą wyłącznie spółki z grupy kapitałowej PKP S.A., organ antymonopolowy zebrał stosowne informacje od spółek realizujących przewozy w zakresie komunikacji miejskiej. Wyniki tego porównania przedstawia poniższa tabela.

Tab. 1

Lp.	Przewoźnik	Wysokość opłaty manipulacyjnej (w zł.)	Stosunek pobieranej opłaty manipulacyjnych do opłaty stosowanej przez PKP Intercity (w %.)
1	MPK Łódź Sp. z o.o.	Nie pobiera się (0)	-
2	MPK w Poznaniu Sp. z o.o.	10	20 %
3	Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu	Nie pobiera się (0)	-
4	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie	6,20	12 %
5	Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach	10,00	20 %
6	Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu	15,00	30 %
7	Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku	12,00	24 %
8	Średnio	8,48	15 %
9	PKP Intercity	49,94	100 %

Z powyższego porównania wynika, iż **opłata manipulacyjna pobierana przez PKP Intercity jest około 6 razy wyższa niż wynosi średnia opłata pobierana przez innych przewoźników.**

Tym samym można uznać – stosując metodę porównawczą – że opłata manipulacyjna pobierana przez PKP Intercity jest nadmiernie wygórowana. Tak dużych różnic w wysokości opłaty manipulacyjnej nie można bowiem wyjaśnić różnicami ani w zakresie ani też w zasięgu prowadzonej przez ww. podmioty działalności.

Ad b) Stosownie do zasad ustalania, czy dana cena/opłata ma charakter nadmiernie wygórowanej - przedstawionych w drugim z przytoczonych wyroków - organ antymonopolowy stwierdził, że świadczenie ze strony PKP Intercity jest nieadekwatne do pobieranej przez ten podmiot opłaty. W przedmiotowej sprawie mamy do czynienia z prostymi technicznie czynnościami sprawdzenia, bądź potwierdzenia posiadania dokumentu uprawniającego do zniżki, które nie uzasadniają pobierania opłaty manipulacyjnej w kwocie na obecnie ustalonym poziomie. W ocenie organu antymonopolowego nie wymagają one specjalistycznej wiedzy do ich wykonywania, nie są czasochłonne, nie powinny więc też generować wysokich kosztów.

Zdaniem organu antymonopolowego, powyższe fakty świadczą to o tym, iż opłata manipulacyjna pobierana przez PKP Intercity jest znacznie wyższa niż rzeczywiste koszty wynikające z tytułu rozliczania reklamacji osób uprawnionych do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. Dodatkowo można w tym miejscu wskazać, iż do rozpatrywania ww. reklamacji w PKP Intercity nie przyjmowano nowych

pracowników, spółka nie poniosła także z tego tytułu innych znaczących nakładów finansowych, co mogłoby częściowo uzasadniać pobieranie opłaty w wyższej kwocie.

O tym, iż powyższa opłata ustalona została w oderwaniu od kosztów świadczy także fakt, iż wszystkie spółki wyodrębnione z PKP S.A. realizujące przewozy pasażerskie stosują jednakową opłatę manipulacyjną. Oczywistym wydaje się natomiast, iż każda z tych spółek ponosi zróżnicowane koszty związane z ustaleniem czy pasażer nie posiadający dokumentu poświadczającego prawo do ulgowych bądź bezpłatnych przejazdów jest osobą uprawnioną do zniżkowych przejazdów. Jednakowa opłata manipulacyjna wynika z umów zawartych pomiędzy PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., a innymi spółkami wyodrębnionymi z PKP S.A. realizującymi przewozy pasażerskie (w tym PKP Intercity), na podstawie których PKP PR obsługuje reklamacje większości pasażerów uprawnionych do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów, a nie posiadających w trakcie podróży stosownych dokumentów poświadczających ich uprawnienia. Zdaniem organu antymonopolowego nie usprawiedliwia to jednak obecnej sytuacji, w której przy zastosowaniu innych form obsługi ww. osób. opłata manipulacyjna mogłaby kształtować się na zdecydowanie niższym poziomie, na co jednoznacznie wskazują przykłady innych przedsiębiorców.

Odnosząc się natomiast do kalkulacji kosztów przedstawionej przez PKP S.A. jako uzasadnienie wysokości pobieranej opłaty w załączniku do TOB należy stwierdzić, że budzi ona poważne zastrzeżenia. Wskazując przykładową wątpliwość, należy poddać pod rozagę sposób obliczania kosztów robocizny w ww. kalkulacji. Z uwagi na fakt, iż w załączniku do TOB wydzielono osobno: koszty materiałowe, koszty operacji finansowych, inne koszty, należy przypuszczać, iż pod hasłem „Koszty robocizny”, kryje się kalkulacja tylko fizycznego zaangażowania danej osoby w wykonywaną pracę. Skoro tak jest, to czym spowodowane jest tak różne traktowanie pracy organu kontrolnego, osoby obsługującej kasę dopłat, osoby obsługującej reklamacje czy osoby dokonującej rejestracji komputerowej, wyrażające się w określeniu kosztów ich robocizny na, odpowiednio: 5,80 zł; 1,11 zł; 13,30 zł i 1,35 zł. W przedmiotowej sprawie mamy do czynienia z prostymi technicznie czynnościami sprawdzenia, bądź potwierdzenia posiadania dokumentu uprawniającego do zniżki, zatem nie sposób zrozumieć tak znacznych różnic w ocenie pracy, która musi być zaangażowana w wykonanie podobnych czynności. Ponadto za stwierdzeniem, iż przy ustalaniu tej opłaty nie kierowano się kosztami przemawia fakt, iż kwota opłaty manipulacyjnej nie wzrosła pomimo – jak twierdzi PKP Intercity oraz PKP PR - wzrostu niektórych pozycji kosztów przyjętych w kalkulacji tej opłaty.

Reasumując, należy uznać, iż opłata manipulacyjna pobierana przez PKP Intercity jest nadmiernie wygórowana, a w hipotetycznej sytuacji zaistnienia na tym rynku konkurencji, PKP Intercity nie mogłaby pobierać opłaty manipulacyjnej w wysokości na obecnie ustalonym poziomie.

Kara z tytułu naruszenia zakazu z art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Artykuł 101 ust. 2 pkt 1) ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* stanowi, iż Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość od 1000 do 5 000 000 EURO, jednak nie więcej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie nie wyłączonym na podstawie art. 6 i 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8. Powyższy przepis daje więc uprawnienia organowi antymonopolowemu do nałożenia kary na przedsiębiorcę który nie wykonał wydanej przez Prezesa UOKiK decyzji, a jedyną konieczną przesłanką do nałożenia kary na podstawie tego artykułu jest dopuszczenie się przez przedsiębiorcę do naruszenia powołanych tam zakazów, w tym m.in. zakazu określonego w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*.

Użycie przez ustawodawcę zwrotu „może nałożyć”, świadczy jednak o tym, iż nałożenie kary przez Prezesa UOKiK nie jest obligatoryjne. Decydując się na wymierzenie kary pieniężnej, organ antymonopolowy wziął w szczególności pod uwagę:

- szkodliwość społeczną stosowanej przez PKP Intercity praktyki,
- jej powszechność,
- fakt, iż stosowana przez PKP Intercity praktyka godzi w interes szerokiego kręgu pasażerów, a indywidualne dochodzenie przez nich roszczeń na drodze cywilnoprawnej może być uciążliwe.

Przychód PKP Intercity w 2001 r. wyniósł 162 298 011 zł. Tak więc maksymalna wysokość kary jaką można nałożyć na ten pomiot wynieść mogła 16 229 801 zł. Organ antymonopolowy zdecydował się nałożyć na PKP Intercity karę w wysokości 14 100 EURO (słownie: czternaście tysięcy sto EURO). Decydując się na ustalenie kary w takiej wysokości organ antymonopolowy wziął pod uwagę – obok powodów branych pod uwagę przy nakładaniu kary - ilość osób od których pobrana została opłata manipulacyjna w związku z nieposiadaniem w trakcie podróży dokumentu uprawniającego do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów (opłata manipulacyjna pobrana została od 332 osób nie posiadających podczas kontroli w pociągu dokumentów poświadczających uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów, co przy stawce opłaty manipulacyjnej wynoszącej 49,94 zł daje kwotę 16 580 zł.). Nałożona kara, przy średnim kursie EURO wg NBP z dnia 31 grudnia 2001 r. wynoszącym 3,5219 zł., jest więc około 3 – krotnie wyższa niż łączna suma opłat manipulacyjnych pobranych od pasażerów PKP Intercity.

W związku z powyższym stwierdza się jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji.

Karę pieniężną należy wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

Narodowy Bank Polski 0/0 Warszawa 51 10101010 0078782231 000000

Z upoważnienia
Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Dyrektor Departamentu
Przemysłu i Infrastruktury
Andrzej Graduszyński

Otrzymuje:

PKP Intercity Sp. z o.o.
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa