



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DELEGATURA w ŁODZI

Aleja Piłsudskiego 8
90-051 Łódź, P - 73
Tel. (0-42) 636-36-89, Fax (0-42) 636-07-12
E-mail: lodz@uokik.gov.pl

RŁO- 410-4/05-AK

Łódź, dnia 4 września 2007r.

DECYZJA Nr RŁO Nr 47/2007

I. Na podstawie art. 9 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. 2005r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006r. Nr 157, poz.1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy, w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, ze zm.) i § 7 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. Nr 134, poz. 939), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko:

- 1/ „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna z siedzibą w Łodzi, ul. Piotrkowska 83, 90-423 Łódź,
- 2/ Piotrowi Skowroniowi prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą „Przewóz osób krajowy i zagraniczny Piotr Skowroń” (tajemnica przedsiębiorcy),
- 3/ Krzysztofowi Giercarzowi prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą P.P.H.U. „MS Kris” w Rzgowie, ul(tajemnica przedsiębiorcy)
- 4/ Stefanowi Busiakiewiczowi prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą „BUŚKA” Stefan Busiakiewicz w Łodzi, ul. (tajemnica przedsiębiorcy)

– działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję zawarcie przez ww. przedsiębiorców porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź, polegającego na bezpośrednim ustaleniu cen biletów jednorazowych normalnych za przewozy osób na ww. linii komunikacyjnej, od 22 sierpnia 2005r., co stanowi naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

i nakazuje się zaniechanie jej stosowania.

II. Na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. 2005r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006r. Nr 157, poz.1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy, w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007r. Nr 50, poz. 331) 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. z 2002r. Nr 18 poz. 172 zm. Dz. U. z 2003r. Nr 6, poz. 68) w związku z art. 136 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu

- działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nakłada się na:

- 11/ „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna w Łodzi **karę pieniężną w wysokości 13 574 zł** (słownie: trzynaście tysięcy pięćset siedemdziesiąt cztery zł),
- 2/ Piotra Skowronia prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „Przewóz osób krajowy i zagraniczny Piotr Skowroń” w Tuszynie **karę pieniężną w wysokości 4 306** (słownie: cztery tysiące trzysta sześć zł),
- 3/ Krzysztofa Giercarza prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą P.P.H.U. „MS Kris” w Rzgowie **karę pieniężną w wysokości 7 220 zł** (słownie: siedem tysięcy dwieście dwadzieścia zł),
- 4/ Stefana Busiakiewicza prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „BUŚKA” Stefan Busiakiewicz w Łodzi **karę pieniężną w wysokości 1 634 zł** (słownie: tysiąc sześćset trzydzieści cztery zł)

z tytułu naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanej na wstępie ustawy, w zakresie opisanym w pkt I sentencji, płatną do budżetu państwa.

Uzasadnienie

W imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (*zwany dalej: „Prezes Urzędu”*) Delegatura w Łodzi przeprowadziła postępowanie wyjaśniające w celu wstępnego ustalenia, czy miało miejsce zawarcie porozumienia pomiędzy przewoźnikami prowadzącymi przewóz osób na linii komunikacyjnej autobusowej Łódź–Pabianice i z powrotem, polegającego na wspólnym ustaleniu cen biletów za tę usługę. Postępowanie wyjaśniające zostało wszczęte po opublikowaniu w dniu 20 sierpnia 2005r. w „Dzienniku Łódzkim” informacji, że przewoźnicy zrzeszeni w Stowarzyszeniu „Inter–Buss” w Łodzi obsługujący linię komunikacyjną Łódź–Pabianice, podnoszą jednocześnie od dnia 22 sierpnia 2005r. ceny biletów o 50 groszy w jedną stronę (*dowód: karta nr 344*).

W toku postępowania wyjaśniającego ustalono, że w dniu 2 sierpnia 2005r. „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna z siedzibą w Łodzi, ul. Piotrkowska 83, 90-423 Łódź (*zwany dalej: „POLMIX”*), Piotr Skowroń prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „Przewóz osób krajowy i zagraniczny Piotr Skowroń” w Tuszynie(tajemnica przedsiębiorcy) (*zwany dalej: „Piotr Skowroń”*), Krzysztof Giercarz prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą P.P.H.U. „MS Kris” w Rzgowie, (tajemnica przedsiębiorcy) (*zwani dalej: „Krzysztof Giercarz”*), Stefan Busiakiewicz prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „BUŚKA” Stefan Busiakiewicz w Łodzi, (tajemnica przedsiębiorcy) (*zwany dalej: „Stefan Busiakiewicz”*) wystosowali do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi pismo, w którym wspólnie poinformowali Urząd o zamiarze podniesienia cen biletów od dnia 20 sierpnia 2005r. za przewóz osób na linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice i z powrotem oraz w granicach miasta Łodzi i Pabianic o 50 groszy (*dowód: karta nr 10*).

Bezpośrednia kontrola przeprowadzona w siedzibie POLMIX i dokumentów wytworzonych przez Piotra Skowronia, Krzysztofa Giercarza i Stefana Busiakiewicza

wykazała, że przewoźnicy ci faktycznie podnieśli ceny za przewóz osób o 50 gr dopiero od dnia 22 sierpnia 2005r.. Natomiast bez zmian pozostały ceny biletów za przewóz osób w ranicach miasta Łodzi i Pabianic (*dowód. karty nr 71-93, 278, 291, 308, 395-396*).

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia Prezes Urzędu uznał, że w przedmiotowej sprawie mogło dojść do naruszenia przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (*zwana dalej: „ustawa o okik”*), dlatego też postępowanie antymonopolowe w tej sprawie stało się konieczne i uzasadnione.

W dniu 22 września 2005r. Prezes Urzędu wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe przeciwko: „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna z siedzibą w Łodzi, Piotrowi Skowronowi, Krzysztofowi Gierczakowi i Stefanowi Busiakiewiczowi pod zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na linii komunikacyjnej Łódź–Pabianice i Pabianice–Łódź, polegającego na bezpośrednim ustaleniu cen biletów jednorazowych normalnych za przewozy osób na ww. linii komunikacyjnej, od 22 sierpnia 2005r., co może stanowić naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i w tym samym dniu wysłał stronom zawiadomienie o wszczęciu postępowania (*dowód: karty nr 3-6* .).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego przewoźnicy odrzucili przedstawiony zarzut zawarcia porozumienia w sprawie ustalenia cen biletów. POLMIX odrzucił zarzut twierdząc, że decyzja o podwyżce cen biletów została podjęta w drodze uchwały wspólników, w dniu 1 lipca 2005r., bez konsultacji z pozostałymi przewoźnikami. Na dowód prawdziwości twierdzenia POLMIX przedstawił uchwałę nr 3 wspólników POLMIX oraz wyjaśnił, że podwyżka cen biletów w wysokości 50 groszy, tj. z 3,00 zł na 3,50 zł za przewóz w jedną stronę, była wynikiem wzrostu kosztów świadczenia usług przewozowych spowodowanego czynnikami zewnętrznymi, podobnymi dla wszystkich przewoźników, niezależnymi od tych firm, jak na przykład wzrost cen paliw lub prognozy dotyczące dalszego wzrostu cen paliw. Nie bez znaczenia był zdaniem POLMIX także fakt „neutralności bilonowo - nominalowej” podwyżki o kwotę 50 groszy.

POLMIX podkreślił, że art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik uznaje za nielegalne porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Zdaniem POLMIX w żaden sposób przepis ten nie dotyczy rozpatrywanego zdarzenia. Wprowadzona podwyżka miała charakter kosztowy, a nie rynkowy. Zamiarem przewoźników nie było zawarcie antykonkurencyjnego porozumienia, a wyłącznie wspólne przekazanie do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi informacji o planowanych podwyżkach, w formie jednego dokumentu, a nie czterech (*dowód: karty nr 86, 92, 93, 409*).

Także Piotr Skowroń nie przyznał się do uzgodnienia z przewoźnikami podwyżki cen biletów od dnia 22 sierpnia 2005r. na linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice i z powrotem. Piotr Skowroń podobnie jak POLMIX stwierdził, że celem wspólnego wystąpienia do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi z informacją o podwyżce cen biletów była wola uniknięcia zbędnej biurokracji, podkreślił fakt neutralności bilonowej kwoty podwyżki, wskazując, że podwyżka o 20 czy 70 groszy byłaby znacznym utrudnieniem dla kierowców przy wydawaniu reszty pasażerom. Podkreślił, że o podwyżce decydował wyłącznie czynnik kosztowy, a nie rynkowy. Wyeliminowanie konkurencji odbywa się przez obniżkę, a nie przez podwyżkę cen. Piotr Skowroń na dowód, że nie zawierał porozumienia z innymi przewoźnikami w tej sprawie podał fakt stosowania za przejazdy po Łodzi i Pabianicach starej ceny 1,50 zł, a nie jak zapowiadano 2,00 zł (*dowód: karta nr 396*).

Krzysztof Giercarz nie przyznał się do prowadzenia formalnych uzgodnień w sprawie podwyżki cen biletów z innymi przewoźnikami obsługującymi linię komunikacyjną Łódź – Pabianice. Wyjaśnił on, że wspólne wystąpienie do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi w sprawie podwyżki cen biletów spowodowane było chęcią ułatwienia załatwienia sprawy, a podwyżka cen biletów o 50 groszy wynikała z praktyki jaką posiadają przewoźnicy i wiąże się z dążeniem do ułatwienia wydawania reszty. Krzysztof Giercarz zaznaczył, że pomimo zapowiedzi ceny biletów za przewóz osób w granicach miasta Łodzi i Pabianic nie wzrosły. Krzysztof Giercarz dodał, że art. 5 ust. 1 ustawy o okik uznaje za niezgodne z prawem porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku. Efekt taki jego zdaniem osiąga się przez obniżkę cen, a ponieważ on podwyższył cenę biletów, to nie działał antykonkurencyjnie (*dowód: karta nr 397*).

Stefan Busiakiewicz nie przyznał się do zawarcia zarzucanego porozumienia i podobnie jak inni przewoźnicy powołał się na zamiar ułatwienia załatwienia sprawy. Podwyżka cen o równą kwotę 50 groszy wynikała z praktyki i wiązała się z dążeniem do usprawnienia wydawania reszty. Stefan Busiakiewicz podkreślił, podobnie jak pozostali przewoźnicy, że art. 5 ust. 1 ustawy o okik uznaje za niezgodne z prawem porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku. Efekt antykonkurencyjny osiąga się wyłącznie przez obniżkę, a nie przez podwyżkę cen. Stefan Busiakiewicz stwierdził, że wprowadzając podwyżkę nie osiągnął żadnego celu prawnie zakazanego oraz, że nie miał zamiaru działać antykonkurencyjnie (*dowód: karta nr 412*).

Przewoźnicy nie uznali zarzutu postawionego im przez Prezesa Urzędu.

Prezes Urzędu ustalił następujący stan faktyczny:

POLMIX powstał w dniu 23 lipca 2003r. w wyniku przekształcenia „POLMIX” PHU s.c. w spółkę jawną. Umowa spółki jawnej POLMIX została zawarta pomiędzy Pawłem Binnieckim zamieszkałym w Łodzi (tajemnica przedsiębiorcy) i Adamem Kubickim zamieszkałym w Łodzi przy ul. (tajemnica przedsiębiorcy)

POLMIX działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych i jest wpisany do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000171573 (*dowód: karta nr 77*). Przedmiotem działalności gospodarczej POLMIX jest między innymi działalność przewozowa w zakresie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, w tym przewozy osób na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź. POLMIX prowadzi tę działalność na podstawie zezwolenia Nr 69/2003 na wykonywanie przewozów w krajowym transporcie drogowym wydanego w dniu 6 października 2003r. przez Urząd Marszałkowski w Łodzi (*dowód: karta nr 83*) i licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób o numerze 0016185, wydanej w dniu 12 marca 2003r. przez Prezydenta Miasta Łodzi (*dowód: karta nr 82*).

W dniu 1 lipca 2005r. POLMIX podjął uchwałę w sprawie podniesienia o 50 groszy - od dnia 22 sierpnia 2005r. - cen biletów za przewóz osób na regularnej linii komunikacyjnej autobusowej z Łodzi do Pabianic i z Pabianic do Łodzi. Cena biletu w jedną stronę wzrosła z 3,00 zł na 3,50 zł (*dowód: karta nr 86*).

Piotr Skowroń jest osobą fizyczną, która wykonuje działalność gospodarczą we własnym imieniu i jest wpisana do Ewidencji Działalności Gospodarczej prowadzonej przez Burmistrza Miasta Tuszyń (*dowód: karta nr 291*).

Przedmiotem działalności gospodarczej Piotra Skowronia jest działalność przewozowa w krajowym transporcie drogowym. Piotr Skowroń wykonuje przewozy także na regularnej linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice, Pabianice – Łódź. Piotr Skowroń działa na podstawie i w granicach zezwolenia Nr 511/2004 na wykonywanie przewozów w krajowym transporcie drogowym (*dowód: karta nr 294*) wydanego przez Marszałka Województwa Łódzkiego w dniu 18 listopada 2004r. i zezwolenia Nr 512/2004 na wykonywanie przewozów w krajowym transporcie drogowym wydanego przez Marszałka Województwa Łódzkiego w dniu 18 listopada 2004r. (*dowód: karta nr 295*). Posiada też licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób o numerze 0020305, wydaną w dniu 30 grudnia 2003r. przez Prezydent miasta Łodzi (*dowód: karta nr 293*).

Krzysztof Giercarz jest osobą fizyczną wykonującą we własnym imieniu działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej (*dowód: karta nr 338*). Prowadzi regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym. Działalność przewozową wykonuje na regularnej linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice, Pabianice – Łódź. Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym na ww. linii wykonuje na podstawie udzielonego Zezwolenia Nr 48/2003 na wykonywanie przewozów w krajowym transporcie drogowym wydane przez Urząd Marszałkowski w dniu 30 lipca 2003r. (*dowód: karta nr 311*). Posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób o numerze 0010318, wydaną w dniu 4 lipca 2002r. przez Starostę Powiatu Łódzki Wschodni (*dowód: karta nr 309*).

Stefan Busiakiewicz jest osobą fizyczną wykonującą we własnym imieniu działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej (*dowód: karta nr 281*). Prowadzi regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym. Działalność przewozową wykonuje na regularnej linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice, Pabianice – Łódź. Przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym na ww. linii wykonuje na podstawie udzielonego Zezwolenia Nr 47/2003 na wykonywanie przewozów w krajowym transporcie drogowym wydane przez Urząd Marszałkowski w dniu 30 lipca 2003r. (*dowód: karta nr 287*). Posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób o numerze 0016190, wydaną w dniu 15 kwietnia 2003r. przez Prezydenta Miasta Łodzi (*dowód: karta nr 288*).

Stowarzyszenie pod nazwą „Inter-Buss” (zwane dalej Stowarzyszenie lub Stowarzyszenie „Inter-Buss”) zostało założone w dniu 25 lutego 2003r. (*dowód: karta 122*). Siedzibą Stowarzyszenia jest Łódź, ul. Piotrkowska 83. Stowarzyszenie jest stowarzyszeniem zwykłym działającym na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989r. Prawo o stowarzyszeniach (tekst jednolity: Dz. U. 2001r. Nr 79 poz. 855, ze zm.). Członkami Stowarzyszenia są: Paweł Biniecki wspólnik spółki jawnej POLMIX, Krzysztof Giercarz, Stefan Busiakiewicz, Andrzej Gawrysiak i Katarzyna Formizel, która w Stowarzyszeniu jest przedstawicielem Piotra Skowronia (*dowód: karta nr 470*). Do reprezentowania Stowarzyszenia upoważniony jest Paweł Biniecki - Prezes Stowarzyszenia.

Kontrola w siedzibie Stowarzyszenia nie wykazała żadnych dokumentów potwierdzających spotkania członków Stowarzyszenia. Nie stwierdzono również, aby Stowarzyszenie występowało w imieniu swoich członków w jakichkolwiek sprawach do organów państwowych lub samorządowych. Ponadto ustalono, że statut Stowarzyszenia nie zawiera postanowień, które nakładałyby na jego członków obowiązek ustalania lub koordynowania polityki cenowej (*dowód: karty nr 119-123*). W piśmie z dnia 10 stycznia 2006r. Stowarzyszenie przyznało, że miały miejsce spotkania jego członków (najczęściej nieformalne). Na spotkaniach tych dzielono się informacjami o zmianach w obowiązującym

stanie prawnym w zakresie działalności Stowarzyszenia oraz udzielano opinii, porad prawnych oraz wyjaśnień w zakresie stosowania prawa związanego z prowadzeniem komunikacji autobusowej. Spotkania członków Stowarzyszenia nie były dokumentowane (*dowód: karta nr 470*).

Pierwotnie podwyżka cen biletów miała mieć miejsce w dniu 20 sierpnia 2005r., co wynikało z pisma Przewoźników skierowanego do Departamentu Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi. Jednak na skutek nieznanymi Prezesowi Urzędu powodów podwyżka cen biletów została wprowadzona przez Przewoźników w dniu 22 sierpnia 2005r. i tylko w zakresie przewozów na linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice, Pabianice – Łódź.

Podwyżka cen biletów od dnia 22 sierpnia 2005r. jest pierwszą podwyżką wprowadzoną przez tych przewoźników od momentu rozpoczęcia działalności na lokalnym rynku regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź (*dowód: karty nr 278, 290, 308, 459*). Objęci zarzutem przewoźnicy weszli na rynek przewozów na tej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź z taką samą ceną, to jest 3,00 zł za przejazdy pomiędzy Łodzią a Pabianicami i 1,50 zł po Łodzi i Pabianicach.

Podwyżki cen od 22 sierpnia 2005r. na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź nie poprzedzały podwyżki cen biletów konkurentów Przewoźników (*dowód: karty nr 127, 213, 317*).

W toku postępowania na wezwanie Prezesa Urzędu Przewoźnicy złożyli dodatkowe wyjaśnienia:

- POLMIX w piśmie z dnia 7 grudnia 2005r. stwierdził, że „nie informował pozostałych przewoźników o zamiarze podwyższenia cen biletów, ale ów zamiar nie był dla pracowników (kierowców) naszej firmy tajemnicą. Informacje o cenach są ogólnie dostępne, ponieważ ceny jako takie nie mogą być siłą rzeczy, jako element oferty usługi przewozowej czy każdej innej, tajemnicą. Zamiar innych przewoźników o zmianie cen dotarł do mnie tzw. pocztą pantoflową od pracowników naszej firmy, którzy kontaktują się (rozmawiają) z kierowcami innych firm m.in na przystankach krańcowych” (*dowód: karty nr 459-460*). POLMIX wyjaśnił, że nie umie wskazać inicjatora wspólnego powiadomienia Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi o zamierzonej podwyżce cen. POLMIX stwierdził, że na podpisanie pisma do ww. Urzędu umówił się telefonicznie z Panem Markiem Krakusem, pełnomocnikiem Piotra Skowronia, który w ten sposób pozbierał podpisy od innych Przewoźników i zawiązał pismo do Urzędu Marszałkowskiego (*dowód: karta nr 460*).
- Piotr Skowroń w piśmie z dnia 30 listopada 2005r. poinformował, że „z żadnych przepisów nie wynika, że firma musi konkurować cenami biletów z innymi przewoźnikami obojętnie czy zrzeszonymi czy nie, takie ustawienie ceny biletów przy tak niskiej cenie wynika wyłącznie z celów praktycznych związanych z wydawaniem reszty” (*dowód: karta nr 456*). Ponadto na pytanie: dlaczego Przewoźnik zrezygnował z przestrzegania ustaleń co do podwyżki cen biletów za przewóz w granicach Łodzi i Pabianic oraz jakie były powody tej decyzji? (*dowód: karta nr 441 odwrót*) odpowiedział, że „nie było żadnych ustaleń, takie ceny ustaliliśmy bo tak uznaliśmy za stosowne” (*dowód: karta nr 456*).

- Krzysztof Giercarz w piśmie z dnia 2 grudnia 2005r. stwierdził, że „Wspólne wystąpienie do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi i prasy firm zrzeszonych w Stowarzyszeniu „Inter-Buss” w sprawie podwyżki cen biletów na omawianej regularnej linii komunikacyjnej spowodowane było wyłącznie chęcią załatwienia sprawy i jak sądzę wynika z obowiązków wynikających z ustawy o transporcie drogowym z września 2005r.” oraz, że dokładnie nie pamięta okoliczności związanych z podpisaniem pisma do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi. Poinformował, że, „być może przyjechał do mnie Pan Marek Krakus, pełnomocnik Piotra Skowronia, i jemu podpisałem odpowiednie pisma” (*dowód: karta nr 455*).
- Stefan Busiakiewicz w piśmie z dnia 30 listopada 2006r. oświadczył, że „Wspólne wystąpienie do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi i prasy firm zrzeszonych w Stowarzyszeniu „Inter-Buss” w sprawie podwyżki cen biletów na omawianej regularnej linii komunikacyjnej spowodowane było wyłącznie chęcią załatwienia sprawy” oraz, że dokładnie nie pamięta okoliczności związanych z podpisaniem pisma do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi wyjaśnił, że „być może przyjechał do mnie Pan Marek Krakus, pełnomocnik Piotra Skowronia i jemu podpisałem odpowiednie pisma” (*dowód: karta nr 457*).

Przewoźnicy wskazali, że ich konkurentami są wszyscy przewoźnicy, których trasa przejazdu pokrywa się z regularną linią komunikacyjną Łódź – Pabianice. Są to: „Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi” Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 127*), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Wieluń Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 154*), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 202*), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sieradz Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 227*), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Radomsko Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 272*), Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie (*dowód: karta nr 317*), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zduńska Wola Spółka z o.o. (*dowód: karta nr 336*), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Częstochowa w Częstochowie S.A. (*dowód: karta nr 355*), oraz od lutego 2005 również Magdalena Kodii (*dowód: karta nr 570*), Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. w Pabianicach i PKP. Z ww. przewoźników z wyjątkiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o., która świadczy usługę przewozu tramwajami i PKP, która świadczy usługi przewozu koleją, pozostali przewoźnicy świadczą usługi przewozu autobusami lub busami. Ponadto wszyscy ww. przewoźnicy wykonują przewozy regularne osób.

Prezes Urzędu dokonał porównania konkurencyjności ww. przewoźników pod kątem głównych cech oferowanego przez nich towaru – usługi przewozu osób, istotnych dla potencjalnych pasażerów, to jest ceny i czasu przejazdu oraz pokrywania się regularnych linii komunikacyjnych ww. przewoźników (wymiaru geograficznego).

Ze względu na nie pokrywanie się regularnych linii komunikacyjnych, za konkurentów Przewoźników Prezes Urzędu nie uznał PKP, Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. w Pabianicach. Połączenie PKP pomiędzy Łodzią a Pabianicami nie pokrywa się na całej swojej długości z linią regularną autobusową Łódź - Pabianice, Pabianice – Łódź. Nie ma żadnych wspólnych przystanków. Natomiast Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. w Pabianicach konkuruje z Przewoźnikami jedynie na terenie Pabianic w zakresie przewozów osób po mieście. Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. nie posiada zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym w ramach regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice. Natomiast, zgodnie z informacją Piotra Skowronia trasa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o. pokrywa się z regularną linią komunikacyjną Przewoźników tylko w 85%

(dowód: karta nr 395). Ze względu jednak na twierdzenia pozostałych Przewoźników, iż Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. konkuruje z nimi na całej długości regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice, konkurencyjność tego przewoźnika Prezes Urzędu poddał dalszej analizie.

Na podstawie porównania cen biletów za przewóz osób na linii regularnej Łódź – Pabianice liczącej 21 kilometrów Prezes Urzędu ze względu na znaczące różnice cen biletów w 2005 nie uznał za konkurentów Przewoźników: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Wieluń Spółka z o.o. (cena biletów pod koniec sierpnia 2005r. wyższa o 46% od ceny biletu Przewoźników), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sieradz Spółka z o.o. (cena biletów pod koniec sierpnia 2005r. wyższa o 57% od ceny biletu Przewoźników), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Radomsko Spółka z o.o. (cena biletów pod koniec sierpnia 2005r. wyższa o 40% od ceny biletu Przewoźników), Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Częstochowa w Częstochowie S.A. (cena biletów pod koniec sierpnia 2005r. wyższa o 37% od ceny biletu Przewoźników) i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. (cena biletów za przejazd 21 kilometrów pod koniec sierpnia 2005r. jest wyższa o 69% od ceny biletów Przewoźników). Na cenę przejazdu tramwajem odcinka 21 km z Pabianic do Łodzi i po mieście składa się: opłata za przejazd po mieście Łodzi trwająca ponad 30 minut (cena za bilet półgodzinny 2,40 zł plus cena za bilet dziesięciominutowy 1,70 zł) i opłata za przejazd od granic Łodzi do przystanku końcowego w Pabianicach (opłata 1,80 zł.).

Tabela Nr 1

Różnice cen biletów Przewoźników na linii regularnej komunikacyjnej Łódź –Pabianice do cen pozostałych przewoźników.

Lp	Nazwa przewoźnika	Cena biletu za przejazd na trasie Łódź -Pabianice od początkowego przystanku do przystanku końcowego, w zł			
		Na koniec 2004r.	W stosunku do ceny uzgodnionej	Na koniec sierpnia 2005r.	W stosunku do ceny uzgodnionej
1.	Piotr Skowroń	3,00	100%	3,50	100%
2.	POLMIX	3,00	100%	3,50	100%
3.	Stefan Busiakiewicz	3,00	100%	3,50	100%
4.	Krzysztof Giercarz	3,00	100%	3,50	100%
5.	PKS Częstochowa	4,60	153%	4,80	137%
6.	PKS Bełchatów	3,00	100%	3,00	86%
7.	PKS Łódź	3,00	100%	3,00	86%
8.	PKS Zduńska Wola	3,20	107%	3,20	94%
9.	PKS Sieradz	5,00	167%	5,30	157%
10.	PKS Wieluń	5,00	167%	5,10	146%
11.	PKS Radomsko	4,90	163%	4,90	140%
12.	PIORUN M. Kodii	3,00*	100%	3,50	100%
13.	MPK Łódź**	1,80 +2,40+1,70	197%	1,80 +2,40+1,70	169%

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zebranych od przewoźników – karty nr: 151, 176, 212, 225, 263, 296, 369, 520, 534, 537,548, 568, 572. * cena z dnia wejścia na rynek w lutym 2005r.

** cena wyliczona dla porównywalnej w kilometrach trasy tramwaju to jest 21 km.

Porównanie czasów przejazdu przewoźników na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice liczącej 21 kilometrów wskazuje, że ze względu na znaczącą różnicę czasu przejazdu za konkurenta Przewoźników nie można uznać Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Spółka z o.o., którego czas trwania przejazdu odcinka liczącego 21 km jest dłuższy od czasu przejazdu Przewoźników od 25 minut do 28 minut.

Tabela Nr 2

Różnice czasowe przejazdu przewoźników na linii regularnej Łódź-Pabianice.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Czas przejazdu na trasie Łódź - Pabianice od przystanku początkowego do przystanku końcowego, w minutach
1.	Piotr Skowroń	38-39
2.	Spółka POLMIX	37-38
3.	Stefan Busiakiewicz	37-38
4.	Krzysztof Gierczak	38-39
5.	PKS Częstochowa	30-32
6.	PKS Bełchatów	35-40
7.	PKS Łódź	36-40
8.	PKS Zduńska Wola	26-40
9.	PKS Sieradz	30-36
10.	PKS Wieluń	33-37
11.	PKS Radomsko	36
12.	PIORUN M. Kodii	30-42
13.	MPK Łódź*	64-67

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zebranych od przewoźników – karty nr: 145-147, 163-165, 208-209, 218-223, 237-240, 275, 357,544, 557, 571, 11-15.

- czas przejazdu obliczony dla porównywalnej w kilometrach trasy tramwaju to jest 21 km.

Prezes Urzędu przyjął, że najbardziej obiektywnym miernikiem udziału w rynku, ze względu na stosowanie biletów miesięcznych, biletów ulgowych, oraz różnych cen za taką samą usługę przez poszczególnych przewoźników, będzie ilość przewiezionych pasażerów. Na tej podstawie Prezes Urzędu ustalił, że na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź łączny udział Przewoźników wynosił:

- w 2004r. - 20,99%,

- w 2005r. – 20,59%.

Tabela nr 3

Udział przewoźników w przewozach osób na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź ustalony na podstawie ilości przewiezionych osób.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Rok 2004		Rok 2005	
		Ilość przewiezionych pasażerów	Udział w rynku	Ilość przewiezionych pasażerów	Udział w rynku
1.	Piotr Skowroń	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
2.	POLMIX	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
3.	Stefan Busiakiewicz	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy

4.	Krzysztof Giercarz	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
Razem			20,99%		20,59%
5.	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bełchatowie	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
6.	„Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi” Spółka z o.o.	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
7.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zduńska Wola Spółka z o.o.	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
8.	PIORUN M. Kodii	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy	tajemnica przedsiębiorcy
Razem		1311170	100,00%	1306128	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zebranych od przewoźników – karty nr: 90, 153, 278, 334-336, 337, 339, 507, 524, 533, 535, 536, 556, 570, 585, 588, 610, 613.

Przewoźnicy podali, iż w 2006r. osiągnęli przychody w wysokości: Krzysztof Giercarz – (tajemnica przedsiębiorcy) zł (*dowód: karta nr 771 odwrót*), Piotr Skowroń – (tajemnica przedsiębiorcy) zł (*dowód: karta nr 804 odwrót*), Stefan Busiakiewicz - (tajemnica przedsiębiorcy) zł (*dowód: karta nr 798*), Spółka POLMIX - (tajemnica przedsiębiorcy) zł (*dowód: karty nr 777 odwrót i 780 odwrót*).

Oceniając przedstawiony stan faktyczny Prezes Urzędu zważył, co następuje:

1. Interes publiczny

Dla uznania, że sprawa ma charakter antymonopolowy niezbędne jest ustalenie, czy w przedmiotowej sprawie doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego. Zgodnie bowiem z art. 1 ust.1 ustawy o okik, celem jej jest zapewnienie prawidłowych warunków rozwoju i ochrony konkurencji oraz podejmowanie w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Ustawa o okik chroni zatem konkurencję jako zjawisko o charakterze instytucjonalnym.

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 służenie 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 okik wynika zatem, iż co do zasady znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem i niezakłóconym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie – jako zagrażające bądź naruszające konkurencję należy uznać jedynie takie zachowania przedsiębiorców, które dotyczą sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmom gospodarowania.

Praktyka ograniczająca konkurencję, która jest przedmiotem oceny w niniejszym postępowaniu nie jest ograniczona do poszczególnych jednostek lub grupy, ale skutkuje w stosunku do wszystkich istniejących lub potencjalnych uczestników lokalnego rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź, to jest konkurentów i konsumentów. W świetle istniejącego orzecznictwa należy stwierdzić, że kartel cenowy uznawany jest za jedno z najcięższych naruszeń prawa konkurencji (tzw. *hard – core restrictions*). Ceny są bowiem elementem umowy najsilniej oddziałującym na relacje konkurencyjne pomiędzy przedsiębiorcami i zarazem mającymi największy wpływ na wybór towaru przez konsumenta. Konkurencja cenowa między przedsiębiorcami pozwala na utrzymanie cen na poziomie możliwym do zaakceptowania przez konkurentów i ich kontrahentów, a zarazem wymusza na tych pierwszych wzrost efektywności i redukcje kosztów (E. Modzelewska – Wąchal Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - komentarz, Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71). Należy zaznaczyć, że z uwagi na swój wybitnie antykonkurencyjny charakter porozumienia cenowe nie podlegają regule de minimis, która ma zastosowanie do porozumień ograniczających konkurencję na podstawie z art. 6 ust. 1 ustawy o okik.

Zważywszy na wskazane wyżej okoliczności Prezes Urzędu uznaje, iż spełniona jest przesłanka, wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy o okik.

2. Rynek właściwy

Praktyki ograniczające konkurencję zawsze ujawniają się na określonym rynku właściwym. Stąd też dla poprawnej oceny zachowania ocenianych Przewoźników należy określić rynek właściwy. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy okik, rynkiem właściwym jest 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. Z powołanej definicji rynku właściwego wynika, że na rynek właściwy składają się dwa elementy: przedmiotowy wskazujący na towar i przestrzenny identyfikujący obszar. Rynkiem w ujęciu produktowym w omawianej sprawie jest usługa regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na podstawie biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych (normalnych i ulgowych) - stanowiąca towar w rozumieniu przepisu art. 4 pkt. 6 ustawy o okik. Powyższą usługę świadczą wszyscy uczestnicy tego rynku.

Drugim elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, oznaczający obszar, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonych towarów są jednakowe dla wszystkich konkurentów. Zdaniem Prezesa Urzędu rynkiem w ujęciu geograficznym jest linia komunikacyjna Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź. To na tym obszarze koncentruje się działalność przewoźników w zakresie świadczenia usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym. Za takim ujęciem rynku geograficznego przemawiają wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładające na potencjalnych przewoźników między innymi obowiązek uzyskania, przed rozpoczęciem wykonywania przewozów regularnych w transporcie drogowym osób zezwolenia na wykonywanie przewozów na danej linii, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz.. U. z 2004r. Nr 204, poz. 2088, ze zmianami).

W niniejszej sprawie rynkiem właściwym w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy o okik jest lokalny rynek usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź. Na tym rynku ujawniło się zakwestionowane niniejszą decyzją porozumienie.

Przyjęcie ww. definicji rynku właściwego 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 Okręgowego w Warszawie, 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).

Udział Przewoźników na tak zdefiniowanym rynku, biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych pasażerów wynosił:

- w 2004r. – 20,99 %,
- w 2005r. – 20,59%.

3. Porozumienie

Przewoźnikom został postawiony zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik, polegającej na bezpośrednim ustalaniu cen biletów jednorazowych normalnych od dnia 22 sierpnia 2005r. za przewozy osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice i Pabianice – Łódź.

W świetle ww. przepisu zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest eliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 4 ustawy o okik, przez porozumienie rozumie się:

- umowy zawierane między przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów (art. 4 pkt 4a),
- uzgodnienia dokonane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki (art. 4 pkt 4b),
- uchwały lub inne akty związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych (art. 4 pkt 4c).

Przez przedsiębiorcę, zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 ustawy o okik rozumie się między innymi przedsiębiorcę w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173 poz. 1807, ze zm.) tj. osobę fizyczną, osobę prawną i jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną - wykonującą we własnym imieniu działalność gospodarczą. Działalnością

gospodarczą jest natomiast, zgodnie z przepisem art. 2 ww. ustawy, zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły.

Przewoźnicy są przedsiębiorcami w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 1 ustawy o okik. Fakt prowadzonej przez nich działalności gospodarczej potwierdzają przede wszystkim, załączone do akt sprawy, odpisy z ewidencji działalności gospodarczej, co dotyczy Piotra Skowronia, Krzysztofa Giercarza i Stefana Busiakiewicza oraz odpis z Rejestru Przedsiębiorców KRS odnoszący się do Spółki POLMIX.

Definicja porozumień, wskazana w przepisie art. 4 pkt 4 ustawy o okik jest definicją bardzo szeroką, pozwalającą na objęcie zakazami wynikającymi z art. 5 ww. ustawy wszelkich form skoordynowanych działań niezależnie funkcjonujących przedsiębiorców. W celu wyeliminowania możliwości obejścia prawa poprzez dokonywanie czynności i działań nie spełniających przesłanek umowy cywilnoprawnej uznaje się za porozumienia, jak wskazano powyżej, także uzgodnienia dokonywane przez przedsiębiorców lub ich związki w jakiegokolwiek formie (art. 4 pkt 4b ww. ustawy). Istotą tej postaci porozumienia jest koordynacja zachowań przedsiębiorców poprzez świadome współdziałanie, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Koordynacja pozwala bowiem na wyeliminowanie niepewności przedsiębiorców co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurencji (E. Modzelewska – Wąchal Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - komentarz, Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002r., s. 44). Kooperacja pomiędzy przedsiębiorcami zajmuje więc miejsce konkurencji. Decydujące zatem, dla zakazu praktyk uzgodnionych, jest stwierdzenie ograniczenia wolności działania przedsiębiorców przez skoordynowanie ich zachowań, czyli stwierdzenie „działań skoordynowanych” zamiast „działań samodzielnych” (T. Skoczny, W. Springer, Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 29). Również Sąd Antymonopolowy, obecnie Sąd Okręgowy w Warszawie, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów stwierdził, że decydujące znaczenie dla ustalenia istnienia porozumienia monopolistycznego mają skoordynowane zachowania na rynku zainteresowanych przedsiębiorców, nakierowane na osiągnięcie celu sprzecznego z ustawą (Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 15 lipca 1998r., sygnatura akt XVII Ama 27/98 oraz wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 7 lutego 2001r., sygnatura akt XVII Ama 25/00).

Daną praktykę można uznać za uzgodnioną, jeżeli są dowody na to, że nastąpił kontakt między określonymi przedsiębiorcami i na skutek tego kontaktu zaobserwować można podobne zachowanie się przedsiębiorców, o ile nie ma innego wytłumaczenia tych zachowań, jak tylko uzgodnione działanie między przedsiębiorcami (D. Lasok Zarys prawa Unii Europejskiej, Część druga: Prawo Gospodarcze, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 1995, s. 215).

W doktrynie przyjmuje się, iż w razie braku bezpośrednich dowodów na udowodnienie praktyk ograniczających konkurencję, dopuszczalnym jest oparcie się na dowodach pośrednich, poprzez odwołanie się, zgodnie z art. 81 ustawy o okik do przepisów Kodeksu postępowania cywilnego dotyczących reguł odnoszących się do domniemań faktycznych (St. Gronowski, Ustawa Antymonopolowa, Komentarz, 2 wydanie, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 199, s. 165). Stosownie do art. 231 k.p.c. można uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić

z innych ustalonych faktów. Także w orzecznictwie wskazywano, iż fakt zawarcia zakazanego prawem porozumienia (w przypadku braku dowodów bezpośrednich) może być udowodniony w sposób pośredni, jeżeli podobieństwo postępowania przedsiębiorców nie da się wyjaśnić bez założenia wcześniej uzgodnionego zachowania tych podmiotów na rynku (Wyrok Sądu Antymonopolowego dnia 1 marca 1993r., XVII Amr 37/92). Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu także dopuszcza stwierdzenie istnienia praktyki uzgodnionej bez konkretnego dowodu, jeżeli, przy uwzględnieniu wszelkich poszlak, identyczności zachowań przedsiębiorców nie da się wyjaśnić inaczej niż uzgodnieniem (T. Skoczny, W. Springer, Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 30).

Praktyka uzgodniona zakłada, poza uzgodnieniem, również wystąpienie zachowania na rynku zgodnego z tym uzgodnieniem. Zdaniem Prezesa Urzędu zachowanie na rynku zgodne z uzgodnieniem nastąpiło.

Przede wszystkim na istnienie koordynacji zachowań uczestników porozumienia, co do terminu, zakresu i wysokości podwyżki cen biletów za przewóz osób świadczy ich wspólne wystąpienie z pismem do Departamentu Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi w dniu 2 sierpnia 2005r. w sprawie zamierzonej podwyżki cen biletów za przewóz osób zbiorowym transportem autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice

i z powrotem oraz w granicach miasta Łodzi i Pabianic od dnia 20 sierpnia 2005r. O tym, że było to uzgodnione świadome działanie w sprawie podwyżki cen biletów świadczy pierwsze zdanie ww. pisma „Niżej podpisani przewoźnicy obsługujący linię autobusową Pabianice – Łódź postanowiliśmy wspólnie podnieść ceny opłat za przejazd na w/w linii od dnia 20 sierpnia 2005r.”(*dowód: karta nr 10*). Na istnienie koordynacji zachowań uczestników porozumienia w sprawie zamierzonych podwyżkach cen biletów wskazuje również treść artykułu opublikowanego w Dzienniku Łódzkim w dniu 20 sierpnia 2005r., który powstał w oparciu o informacje uzyskane od Przewoźników (*dowód: karty nr 92, 397,397, 412*). Z jego treści wynika, że „od poniedziałku (to jest 22 sierpnia 2005r.) komercyjni Przewoźnicy zrzeszeni w Stowarzyszeniu „Inter-Buss” których busy kursują pomiędzy Łodzią i Pabianicami, podnoszą ceny biletów o 50 groszy - do 3,50 zł. Droższe będzie także również o 50 gr, podróżowanie po Łodzi i Pabianicach pojazdami Inten-Buss” (*dowód: karta nr 344*). Ponadto na fakt ustalenia przez Przewoźników zakresu planowanej podwyżki cen biletów wskazuje wspólna i jednoczesna zmiana zakresu podwyżki, która została dokonana przez Piotra Skowronia, Krzysztofa Giercarza, Spółkę POLMIX i Stefana Busiakiewicza pomiędzy opublikowaniem ww. artykułu w Dzienniku Łódzkim, to jest 20 sierpnia 2006r. a wprowadzeniem podwyżki cen w dniu 22 sierpnia 2005r. Zmiana zakresu podwyżek dotyczyła, odstąpienia przez Przewoźników od wprowadzenia podwyżki cen biletów za podróżowanie w granicach Pabianic i Łodzi. Na prowadzenie wzajemnych uzgodnień w sprawie podniesienia cen biletów wskazuje również wypowiedź Piotra Skowronia: „takie ceny ustaliliśmy bo tak uznaliśmy za stosowne” (*dowód: karta nr 456*). Zdaniem Prezesa Urzędu opisane wyżej zachowanie świadczy o istnieniu wspólnego działania co do terminu, zakresu i wysokości podwyżki cen biletów za przewóz osób pomiędzy Przewoźnikami, którego efektem jest wprowadzenie podwyżki cen biletów w dniu 22 sierpnia 2005r.

W przedmiotowej sprawie nie istnieje, zdaniem Prezesa, żadne inne poza uzgodnieniami dokonany przez Przewoźników, racjonalne wyjaśnienie dla jednoczesnych, identycznych działań przewoźników dotyczących podwyżki cen biletów za przewóz osób

zbiorowym transportem autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice i Pabianice – Łódź. Takie same zachowania Przewoźników, wskazane wyżej, nie są adekwatne do istniejących warunków rynkowych. Prezes Urzędu nie dał wiary argumentom Przewoźników, że równoczesna podwyżka ceny na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź dokonana przez Przewoźników w dniu 22 sierpnia 2005r., była wynikiem niezależnego (tj. bez czynienia jakichkolwiek uzgodnień w tym zakresie) i racjonalnego dostosowywania się do zmieniającej się sytuacji na rynku. Podkreślić należy, że Prezes Urzędu nie kwestionuje faktu wzrostu cen paliwa, jednak podwyżki cen usługi Przewoźników, o taką samą wysokość do kwoty 3,50 zł, miały miejsce równocześnie i wystąpiły po wspólnym powiadomieniu prasy i Departamentu Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi o planowanej podwyżce. Oceniana podwyżka cen nie była też następstwem zachowań innych uczestników tego rynku.

Mając na uwadze ww. ustalone fakty oraz skutek w postaci podniesienia przez Przewoźników ceny biletów za przewóz osób zbiorowym transportem autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź - Pabianice i Pabianice – Łódź od dnia 22 sierpnia 2005r. wywieść można uzasadniony wniosek o istnieniu uzgodnienia dokonanego przez Przewoźników. Uzgodnienie to, zdaniem Prezesa Urzędu, polega na świadomej stałej wzajemnej wymianie pomiędzy Przewoźnikami informacji o obecnych i przyszłych zachowaniach rynkowych w zakresie polityki cenowej. Tym samym Przewoźnicy wykluczyli niepewności co do swoich zachowań na rynku. Nie do zaakceptowania jest, zdaniem Prezesa Urzędu, teza, że bez uprzedniej wymiany informacji o obecnych i zamierzonych działaniach w zakresie polityki cenowej Przewoźnicy podnieśliby ceny biletów za przejazd do tego samego poziomu (do 3,50 zł), o tą samą wielkość (0,50 zł), tego samego dnia (22 sierpnia 2005r.) i w takim samym zakresie. Ponadto do identycznej podwyżki cen biletów za przewóz osób zbiorowym transportem autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice i Pabianice – Łódź u Przewoźników doszło mimo braku nowej sytuacji na rynku, na przykład zachowania lidera na tym rynku, jakim jest „Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi” Spółka z o.o., które uzasadniałoby ww. podwyżkę. Pomimo, iż nie wykazano, aby doszło do zawarcia przez Przewoźników sformalizowanej umowy ustalającej ceny biletów za przewóz osób zbiorowym transportem autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej Łódź-Pabianice i Pabianice – Łódź, to jednak wystarczające do uznania za praktykę ograniczającą konkurencję, jest ustalenie, że nastąpiła świadoma koordynacja zachowań Przewoźników, której skutkiem jest ograniczenie konkurencji.

Prezes Urzędu nie kwestionuje prawa Przewoźników do zmian cen za świadczone usługi przewozu osób w transporcie drogowym autobusowym na regularnej linii komunikacyjnej. Podjęcie decyzji o podwyżkach cen w następstwie działania mechanizmów rynkowych podaży i popytu, jest prawem każdego z przedsiębiorców i nie jest sprzeczne z ustawą o okik. Nielegalne jest natomiast ustalanie bezpośrednio lub pośrednio cen w myśl przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, które stanowi zakazane porozumienie ograniczające konkurencję.

Przewoźnicy zdaniem Prezesa Urzędu, w żaden sposób nie udowodnili istnienia okoliczności, które umożliwiłyby inne niż dokonane przez Prezesa Urzędu racjonalne wyjaśnienie ww. faktów.

Nie jest też, okolicznością wyłączającą odpowiedzialność Przewoźników nieznaną przepisów prawa antymonopolowego, na co wskazują wyjaśnienia

Przewoźników o treści, że nie zadziałali oni antykonkurencyjnie oraz, że „art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy uznaje za nielegalne wyłącznie porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym co w żaden sposób nie przystaje do rozpatrywanego zdarzenia, ze względu na jego kosztowy a nie rynkowy charakter”. Po kilkunastu latach obowiązywania ustawy antymonopolowej w Polsce przedsiębiorcy muszą znać podstawowe regulacje w tym zakresie. Ponadto wskazuje się w orzecznictwie, że „każdy obywatel, podejmując działalność gospodarczą i dbając o swój interes, winien podejmować decyzje w sposób przemyślany, zgodny z prawem” (Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1.10.1999r., III SA 7493/98).

Dla uznania porozumienia za naruszające zakaz określony w przepisie art. 5 ustawy o okik wystarczające jest by celem działań lub skutkiem było naruszenie konkurencji. Zgodnie z orzecznictwem sądowym dla uznania konkretnego działania albo zaniechania za przejaw praktyki monopolistycznej nie jest konieczne, aby owo zachowanie wywołało skutki na rynku. Dla bytu praktyki monopolistycznej wystarczającym jest już bowiem sama możliwość wystąpienia na rynku negatywnych skutków będących przejawem ograniczenia konkurencji” (Wyrok Sądu Antymonopolowego z 15.07.1998 roku, XVII Ama 32/98). Wynika z tego, że cel antykonkurencyjny i skutek antykonkurencyjny porozumienia nie muszą wystąpić łącznie.

W przedmiotowej sprawie cel antykonkurencyjny i skutek antykonkurencyjny porozumienia wystąpiły łącznie. Powołanie Stowarzyszenia i wspólne wystąpienie Przewoźników do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi i prasy z informacją o zamierzonych podwyżkach wskazuje, iż celem Przewoźników zrzeszonych w Stowarzyszeniu „Inter-Buss” nie było konkurowanie cenami pomiędzy sobą, ale świadoma koordynacja swoich zachowań dotyczących cen przewozów. W zakresie polityki cenowej zrezygnowali oni ze współzawodnictwa rynkowego. W następstwie przyjętych uzgodnień pomiędzy Przewoźnikami wystąpiło na rynku zachowanie zgodne z tymi uzgodnieniami - to jest zaniechanie konkurencji cenowej pomiędzy nimi. W efekcie doszło do ograniczenia konkurencji na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź. W związku z powyższym należy uznać, że na ww. rynku wystąpił cel i skutek antykonkurencyjny.

Przeprowadzona analiza zebranego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wskazuje na to, iż zostało udowodnione spełnienie przesłanek art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik.

Stąd należało orzec jak w punkcie I sentencji.

4. Wysokość nałożonych kar.

Zgodnie z art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik, Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 i 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8. Rozstrzygnięcie w przedmiocie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej posiada więc fakultatywny charakter. Skuteczna polityka karania wymaga jednak, by w przypadku stwierdzenia stosowania przez przedsiębiorcę praktyki ograniczającej konkurencję zasada

było nakładanie kary pieniężnej (Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 8.11.2004r., sygn. Akt XVII Ama 81/03).

Ustawa o okik nie zawiera zamkniętego katalogu przesłanek, od których uzależniana jest wysokość, nakładanych na przedsiębiorców kar. Norma prawna wynikająca z art. 104 ww. ustawy stanowi jedynie, iż przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy. Na wysokość kary musi mieć także wpływ stopień zagrożenia lub naruszenia interesu publicznoprawnego stosowanymi praktykami ograniczającymi konkurencję. Ponadto w judykaturze wskazuje się, że w przypadku kar za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję przesłankami które należy brać pod uwagę są: potencjał ekonomiczny przedsiębiorcy, skutki praktyki dla konkurencji lub kontrahentów, dopuszczalny poziom kary wynikający z przepisów ustawy oraz cele, jakie kara ma osiągnąć (Wyrok Sądu Najwyższego z 27.06.2000r., I CKN 793/98).

W decyzji stwierdzono zawarcie przez Przewoźników porozumienia cenowego ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku usług regularnych przewozów osób w transporcie drogowym autobusowym na linii komunikacyjnej Łódź – Pabianice i Pabianice – Łódź. Powyższą praktykę (kartel cenowy) zalicza się do najcięższych naruszeń konkurencji. W związku z powyższym ustalając wysokość kary należy wziąć także pod uwagę wpływ, jaki zakazane porozumienie miało na rynek właściwy w niniejszej sprawie. Skutki niniejszego porozumienia są w zasadzie nieodwracalne. Jak wynika z doświadczenia Prezesa Urzędu porozumienia cenowe powodują, iż ceny w wyniku tych porozumień kształtują się na wyższym poziomie niż wynikałoby to z wolnorynkowej gry popytu i podaży i że w wyniku porozumień ceny usług i produktów ulegają sztuczemu podwyższeniu z oczywistą szkodą dla konsumentów. Dla konsumentów konkurencja oznacza bowiem bogatszą ofertę, niższe ceny i wyższą jakość produktów i usług. Ponadto należy stwierdzić, że Przewoźnicy nie zaniechali jej stosowania mimo wszczętego w tej sprawie postępowania antymonopolowego. Jednocześnie stosowaną praktykę należy zakwalifikować jako praktykę długotrwałą, albowiem jest stosowana od ponad roku. Przewoźnicy nieustannie uzyskują ewidentne, a zarazem nieuzasadnione korzyści finansowe ze stosowanej praktyki.

Ustalając wysokość faktycznie nakładanej kary pieniężnej przyjęto jako kryterium łagodzące fakt, że Przewoźnicy naruszyli przepisy ustawy o okik po raz pierwszy oraz, że doszło do eliminacji konkurencji jedynie z 1/5 rynku. Ustalając wysokość kary wzięto także pod uwagę dochody Przewoźników oraz fakt, że jest ona nakładana przede wszystkim na osoby fizyczne.

Na każdego z Przewoźników nałożono karę w wysokości (tajemnica przedsiębiorcy) przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym 2006 poprzedzającym rok nałożenia kary, a zatem (tajemnica przedsiębiorcy) kwoty kary maksymalnej. Kara w jednakowych procentowych rozmiarach wynika z faktu, że Przewoźnicy aktywnie, w tym samym stopniu, uczestniczyli w zakazanym porozumieniu, a żadnemu z Przewoźników, w świetle zebranego materiału dowodowego, nie można przypisać roli inicjatora czy lidera. W związku z powyższym na przewoźników nałożono kary w wysokości: „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna w Łodzi – 13 574 zł, Piotr Skowroń 4 306 zł, Krzysztof Giercarz – 7 220 zł, Stefan Busiakiewicz – 1 634 zł.

Zdaniem Prezesa Urzędu nałożone kary będą w wystarczającym stopniu odczuwalne aby powstrzymać Przewoźników od ewentualnych naruszeń ustawy o okik w przyszłości.

Jednocześnie kary w ww. wysokościach spełniają funkcję represyjną. Kara ma więc charakter represyjno – prewencyjny. Zdaniem Prezesa Urzędu nałożone kary pozostają w zgodności z aksjologią ustawy o okik, ukierunkowaną na rozwój konkurencji w interesie konsumentów i przedsiębiorców. Kary nałożono także na rozsądnym poziomie w stosunku do sytuacji finansowej Przewoźników, mimo poważnego naruszenia interesu publicznoprawnego, wywołanego stosowaniem przez Przewoźników praktyki ograniczającej konkurencję.

Mając powyższe na uwadze orzeczono, jak w punkcie II sentencji.

W dniu 21 kwietnia 2007r. weszła w życie ustawa z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007r. Nr 50, poz. 331) na podstawie której straciła moc ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity Dz. U. 2005r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006r. Nr 157, poz.1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834). Jednakże zgodnie z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007r. Nr 50, poz. 331) do postępowań wszczętych przed dniem 21 kwietnia 2007r. stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

Karę pieniężną należy wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów NBP O/O Warszawa 51101010100078782231000000, w terminie 14 dni od uprawomocnienia się decyzji Prezesa Urzędu, zgodnie z przepisem art. 105 ust. 4 ustawy o okik.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o okik w związku z art. 479²⁸ § 2 Kodeksu postępowania cywilnego – 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 – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w w Łodzi.

Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów

Z-ca Dyrektora Delegatury w Łodzi

Barbara Romańczak – Graca

Otrzymują :

1. „POLMIX” PHU P. Biniecki, A. Kubicki, spółka jawna z siedzibą w Łodzi, ul. Piotrkowska 83, 90-423 Łódź
2. Piotr Skowroń, ul. (tajemnica przedsiębiorcy)
3. Krzysztof Giercarz ul. (tajemnica przedsiębiorcy)
4. Stefan Busiakiewicz ul. (tajemnica przedsiębiorcy)