



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

RKR-411-6/07/DN- 56 /09

Kraków, dn. 31 marca 2009 r.

DECYZJA Nr RKR - 4/2009

Stosownie do art. 28 ust. 6 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080 ze zm.)* w związku z art. 131 ust. 1 *ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, ze zm.)* oraz § 6 *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 18, poz. 172, ze zm.)*, po przeprowadzeniu - na wniosek przedsiębiorcy Pawła Kudły, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą PRZEWÓZ OSÓB PAWEŁ KUDŁA, z siedzibą w Żywnowie nr 281 – postępowania antymonopolowego

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

na podstawie art. 11 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów* **nie stwierdza się** nadużywania przez Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. J. Bema 3 pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, poprzez obniżenie cen biletów za przejazd na wyżej wymienionej trasie kursami związanymi z dowozem pracowników,

Uzasadnienie

W dniu 12 stycznia 2007 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura Urzędu w Krakowie (zwanego dalej „Prezesem UOKiK”) wpłynął wniosek przedsiębiorcy Pawła Kudły prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą PRZEWÓZ OSÓB PAWEŁ KUDŁA z siedzibą w Żywnowie nr 281 (dalej „Wnioskodawca”) o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej „Connex Sanok” Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. J. Bema 3 (dalej „Spółka PKS Connex” lub „Spółka”). Wniosek został w niezbędnym zakresie uzupełniony w dniach 26 stycznia 2007 r., 02 lutego 2007 r. i 15 lutego 2007 r. (karty nr 95-103 w aktach sprawy).

Wnioskodawca podał, iż w dniu 1 grudnia 2006 r. rozpoczął regularny specjalny przewóz osób na trasie z Izdebek do Sanoka przez Przysietnicę i Brzozów. Usługi przewozowe Wnioskodawcy skierowane są do pracowników firm zlokalizowanych w Sanoku t.j. STOMIL SANOK S.A. oraz AUTOSAN S.A. Dotychczas trasę tą obsługiwała jedynie Spółka PKS Connex. Wnioskodawca podał, iż wkrótce po uruchomieniu przez niego ww. linii Spółka PKS Connex obniżyła ceny biletów miesięcznych o 50%, a biletów jednorazowych o 60%. Wnioskodawca podkreślił, iż obniżka obejmowała jedynie ceny biletów za przejazd na trasach, na których obok tej spółki działają inni przewoźnicy, natomiast na pozostałych trasach, gdzie spółka ta nie spotyka się z konkurencją, ceny za bilety pozostawiono na niezmiennym poziomie.

Dokumentując swój zarzut Wnioskodawca przedłożył trzy bilety sprzedane przez Spółkę PKS Connex w dniu 19 stycznia 2007 r.:

- na trasie Sanok-Brzozów, 24 km, kurs nr 131, w cenie 1,80 zł;
- na trasie Sanok-Przysietnica, 32 km, kurs nr 167, w cenie 2,00 zł;
- na trasie Przysietnica-Sanok, 32 km, kurs nr 174, w cenie 2,00 zł;

oraz jeden bilet sprzedany w dniu 22 stycznia 2007 r.

- na trasie Sanok-Brzozów, 24 km, kurs nr 117, w cenie 5,00 zł.

(karty nr 101 i 102).

Dla porównania Wnioskodawca podał, iż przed podwyżką na trasie Przysietnica-Sanok Spółka PKS Connex pobierała opłatę w wysokości 5,80 zł. Wnioskodawca podkreślił, iż obecna opłata za przejazd 32 km na tej trasie wynosi jedynie 2 zł, ponieważ działają na niej konkurenci Spółki PKS Connex. Z następnego przystanku, na trasie wynoszącej również 32 km, gdzie Spółka nie napotyka na konkurencję, pobierana jest opłata w wysokości 6 zł. Wnioskodawca zwrócił uwagę, iż obniżone ceny biletów stosowane są przez Spółkę jedynie na kursach bezpośrednio (do kilku minut) sąsiadujących czasowo z kursami przez niego realizowanymi. Na pozostałych kursach ceny biletów Spółki PKS Connex pozostały bez zmian. W efekcie, jak podkreślił Wnioskodawca, dochodzi do sytuacji, gdy bilet jednorazowy sprzedawany przez Spółkę na trasie Izdebki-Brzozów (odległość 10 km), który kosztuje 2,40 zł, jest droższy od biletu na trasie Izdebki-Sanok (odległość 37 m), za który Spółka pobiera opłatę w wysokości 2 zł.

Wnioskodawca podał również, iż w celu przejęcia jego klientów, tj. pracowników firm STOMIL i AUTOSAN, Spółka PKS Connex sprzedaje im – za okazaniem legitymacji pracowniczej - bilety miesięczne ze zniżką 60%. Zniżka ta nie dotyczy pracowników innych firm pomimo, iż korzystają z usług przewozowych na tej samej trasie.

Zdaniem Wnioskodawcy ww. działania Spółki PKS Connex wskazują na sprzedaż biletów poniżej kosztów działalności i zmierzają do eliminacji konkurentów tej spółki z lokalnego rynku przewozu osób.

Wnioskodawca wyjaśnił, iż nowopowstająca firma lub nowa linia pasażerska wymaga ok. pół roku na pozyskanie pasażerów i utrwalenie swojego wizerunku w danym regionie. Przedsiębiorca działający już na danym terenie wykorzystuje ten czas do zniechęcenia pasażerów do nowego przewoźnika, zaś najlepszym sposobem jest, w tym przypadku, obniżenie cen biletów.

Wnioskodawca podkreślił, iż wyżej opisaną strategię Spółka stosowała już w przeszłości w odniesieniu do innych lokalnych przewoźników. Skutkiem zastosowania przez Spółkę znaczących obniżek cen biletów małe firmy zmuszone były do zaprzestania działalności na danej trasie, po czym Spółka przywracała uprzedni, wyższy poziom cen.

W ocenie Wnioskodawcy powyższe działania Spółki PKS Connex Sanok naruszają art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, ze zm.) - dalej „ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów”.

Prezes UOKiK przeprowadził postępowanie wyjaśniające mające na celu wstępne ustalenie, czy działania PKS Connex w zakresie konkurowania z innymi przedsiębiorcami świadczącymi usługi przewozu osób, naruszają przepisy ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, co uzasadniałoby wszczęcie postępowania antymonopolowego.

W toku przeprowadzonego jak wyżej postępowania Spółka PKS Connex wyjaśniła (karty nr 6-11), iż w ostatnim okresie dokonała zmian cen biletów na podstawie analiz rynku przewozowego oraz zgodnie z wewnętrzną polityką cenową. Zmiany cen zostały wprowadzone na mocy wewnętrznych aktów prawnych, w postaci:

- Zarządzenia nr 38/2006 z dnia 22 listopada 2006 r., zgodnie z którym zmieniono ceny za przejazdy w granicach administracyjnych miasta Sanoka i Leska,
- Zarządzenia nr 46/2006 z dnia 22 grudnia 2006 r., zgodnie z którym zmieniono ceny biletów za przejazd na trasach Sanok-Malinówka-Sanok oraz Sanok-Izdebki-Sanok.

Jak wynika z przedłożonych przez PKS Connex cenników opłat, wprowadzone zmiany polegały na obniżce cen biletów. Spółka wyjaśniła, iż obniżki te zastosowano na 8 kursach związanych z dowozem pracowników do Sanoka na trzy zmiany i miały na celu utrzymanie dotychczasowych oraz pozyskanie nowych pasażerów.

Spółka PKS Connex podała również, iż ilość kursów wykonywanych przez innych przewoźników, wykonujących przewozy związane z dowozem pracowników do Sanoka na trzy zmiany wynosi 22 kursy. W ocenie Spółki, powyższe wskazuje, iż nie posiada ona pozycji dominującej na rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów-Sanok. Jednocześnie Spółka wskazała 11 przewoźników, jako jej konkurentów działających na trasie Sanok-Brzozów-Sanok-okoliczne miejscowości.

Postanowieniem nr RKR-191/2007 z dnia 16 kwietnia 2007 r. Prezes UOKiK wszczął – na wniosek wyżej wskazanego przedsiębiorcy Pawła Kudły - postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem nadużywania przez Spółkę PKS Connex pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, poprzez obniżenie cen biletów za przejazd na wyżej wymienionej trasie kursami związanymi z dowozem pracowników, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 5 ww. ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

W odpowiedzi na postawiony zarzut (karty nr 115-127) Spółka PKS Connex wniosła o jego oddalenie i wydanie decyzji niestwierdzającej stosowania praktyki ograniczającej konkurencję.

Spółka podkreśliła, iż na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok prowadzi regularny przewóz osób, który zdefiniowany został w art. 4 pkt 7 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 ze zm.)* jako *publiczny przewóz osób i bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tj. Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.)*. Z kolei Wnioskodawca na ww. trasie prowadzi przewóz regularny specjalny, który w art. 4 pkt 9 ww. ustawy o transporcie drogowym został określony jako *niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób*.

W ocenie Spółki PKS Connex, powyższe rozróżnienie wskazuje na rozbieżności w zakresie kręgu odbiorców, przeznaczenia i właściwości oferowanych usług. Spółka podniosła (karta nr 123), iż z uwagi na specyfikę i różnice pomiędzy regularnym przewozem osób, a regularnym przewozem specjalnym (świadczonym przez Wnioskodawcę), usługi świadczone przez strony niniejszego postępowania nie mogą być uznane za towary, które ze względu na przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, stanowiąc będą dla nabywców tych usług substytutu. Konkludując, Spółka PKS Connex stwierdziła, iż z uwagi na powyższe wskazania należy uznać, że Spółka

i Wnioskodawca nie prowadzą działalności konkurencyjnej na rynku właściwym w sprawie.

Dowodząc swojego stanowiska Spółka przedłożyła kopię Zezwolenia Marszałka Województwa Podkarpackiego Nr 000892 z dnia 27 listopada 2006 r. na wykonywanie przez Wnioskodawcę regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok (karta nr 180).

W ocenie Spółki wyżej wskazane różnice w charakterze działalności prowadzonej przez Spółkę (regularny przewóz osób) i Wnioskodawcę (regularny specjalny przewóz osób) wykluczają możliwość postawienia jej zarzutu naruszenia art. 8 ust. pkt 5 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Spółka podkreśliła, iż, iż zgodnie ze stanowiskiem doktryny z naruszeniem interesu publicznego mamy do czynienia, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami prawa antymonopolowego dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, a interes publiczny nie jest tożsamy z interesem prywatnym jednego lub kilku uczestników rynku.

Jednocześnie Spółka podniosła, iż jak każdy przewoźnik swobodnie kształtuje ceny w oparciu o wyniki prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej. Ceny biletów ustalane są każdorazowo w oparciu o kalkulację uwzględniającą: ilość przewożonych pasażerów na danej trasie, ilość miejsc w autobusie, czas przejazdu, ilość zużytego paliwa, ilość kursów wykonywanych danym autobusem, wynagrodzenie kierowcy.

Spółka podała, iż na zaproponowany pasażerom poziom cen miały wpływ działania polegające na obniżeniu kosztów działalności. Obniżenie cen na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok miały wpływ wyniki ekonomiczne uzyskiwane na tej trasie. Wzięto również pod uwagę ceny biletów stosowane przez konkurentów oraz wyniki badań rynku i analizy kosztów. Spółka podkreśliła, iż ustalona cena biletów pokrywała wszystkie koszty przypisane danej linii, a obniżenie cen miało na celu dopełnienie autobusów kursujących na przedmiotowej trasie.

Spółka podkreśliła, iż prowadząc od wielu lat regularną komunikację autobusową działa zgodnie z zasadami określonymi w ww. *ustawie o transporcie drogowym*, w przeciwieństwie do innych, drobnych przewoźników, którzy wielokrotnie łamią zasady uczciwej konkurencji zaniżając ceny biletów, nie fiskalizując ich sprzedaży, zatrzymując się poza wyznaczonymi przystankami i nie wykonując przewozów zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy. W ocenie Spółki nieprawidłowości w prowadzeniu działalności przewozowej dopuszcza się również Wnioskodawca poprzez nie rejestrowanie sprzedaży biletów w kasach fiskalnych oraz przewożąc pasażerów nieuprawnionych do korzystania z komunikacji regularnej specjalnej. Spółka podała, iż niejednokrotnie zwracała się do odpowiednich instytucji wnosząc o eliminację nieprawidłowości dotyczących działalności Wnioskodawcy.

Dokumentując powyższe Spółka przedłożyła plik dokumentów (karty nr 167 – 179), w tym sześć notatek służbowych pracowników Spółki z opisem obserwacji dokonanych podczas korzystania z przewozu wykonywanego przez pojazd Wnioskodawcy z dnia 28 listopada 2006 r., 8 stycznia 2007 r., 23 stycznia 2007 r., 16 lutego 2007 r., 19 lutego 2007 r. i 4 maja 2007 r., trzy pisma do Naczelnika Wydziału Rozwoju Powiatu, Komunikacji, Transportu i Dróg przy Starostwie Powiatowym w Sanoku z dnia 1 grudnia 2006 r., 6 grudnia 2006 r. i 13 grudnia 2006 r. oraz pismo skierowane do Departamentu Dróg i Transportu Urzędu Marszałkowskiego z dnia 19 lutego 2007 r.

Ponadto, Spółka przedłożyła m.in. w formie tabelarycznej skrócone wyniki dla trasy Sanok-Brzozów Izdebki za miesiące: styczeń, luty, marzec, kwiecień 2006 i 2007 roku, zestawienie ww. danych narastająco za okres styczeń-kwiecień 2006 r. i 2007 r.,

wyliczenie marży na sprzedaży za I kwartał 2006 i 2007 r. oraz zestawienie kosztów na 1 km za 2006 i 2007 r. (karty nr 128-166).

W ocenie Spółki analiza przedłożonych dokumentów oraz danych liczbowych nie pozwala na stwierdzenie, iż dysponuje ona siłą rynkową wystarczającą dla ograniczenia konkurencji i eksploatawania pozycji rynkowej kosztem innych uczestników obrotu.

W toku postępowania antymonopolowego Prezes UOKiK uzyskał informację, iż Spółka została przejęta przez innego przedsiębiorcę. W związku z powyższym, pismem z dnia 31 marca 2008 r. (karty nr 323-325), Prezes UOKiK wezwał pełnomocnika Spółki do potwierdzenia powyższej informacji.

Odpowiadając na wezwanie, pismem z dnia 29 kwietnia 2008 r., Spółka PKS wyjaśniła, iż w dniu 3 marca 2008 r. nastąpiło połączenie przedsiębiorców: PKS „Connex Sanok” Sp. z o.o., PKS „Connex Brzozów Sp. z o.o., oraz Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. (dawna PKS „Connex Gorlice”). W wyniku połączenia powstała Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. Bema 3, która tym samym stała się następcą prawnym PKS „Connex Sanok” Sp. z o.o. Na dowód powyższego przedłożony został odpis Krajowego Rejestru Sądowego według stanu na dzień 22 kwietnia 2008 r. (karty nr 331-339).

Uwzględniając powyższe, Prezes UOKiK uznał, iż niezbędna jest korekta postanowienia o wszczęciu przedmiotowego postępowania antymonopolowego, polegająca na zmianie nazwy przedsiębiorcy, któremu Wnioskodawca zarzucił naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów.

I tak, w dniu 14 maja 2008 r. Prezes UOKiK wydał postanowienie nr RKR-225/2008, w którym zmienił postanowienie nr RKR-191/2007 r. o wszczęciu przedmiotowego postępowania antymonopolowego w ten sposób, że:

w miejsce fragmentu sentencji ww. postanowienia nr RKR-191/2007 w brzmieniu: „...w związku z podejrzeniem nadużywania przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Connex Sanok” Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. J. Bema 3 ...”

wstawiony został tekst w brzmieniu:

„...w związku z podejrzeniem nadużywania przez Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. J. Bema 3 ...”

W związku z powyższym, w dalszej części niniejszej decyzji przedsiębiorca Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. określany będzie w formie skróconej jako „Spółka Veolia” lub „Spółka”.

W toku postępowania antymonopolowego Spółka, pismem z dnia 25 maja 2007 r., przedłożyła obszerny plik załączników zawierających m.in. dane liczbowe dotyczące jej działalności przewozowej (karty nr 115-191). Jednocześnie Spółka wniosła o wydanie postanowienia o ograniczeniu w niezbędnym zakresie wglądu do materiału dowodowego dołączonego do akt sprawy.

Z uwagi na fakt, iż ww. wniosek nie spełniał wymogów określonych w art. 62 ust. 1 i ust. 2 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów*, Prezes UOKiK poinformował Spółkę o braku możliwości ustosunkowania się do jej wniosku oraz o wymogach jakie winien spełniać poprawnie złożony wniosek.

Pismem z dnia 16 lipca 2007 r. (karty nr 199-279) Spółka wycofała wniosek o wydanie postanowienia o ograniczeniu wglądu do materiału dowodowego.

W toku postępowania Wnioskodawca wielokrotnie podkreślił, iż obniżając ceny na trasach, na których działają inni przedsiębiorcy Spółka zmierza do wyeliminowania konkurentów. Obniżka cen biletów powoduje konieczność dostosowania cen biletów konkurentów do cen stosowanych przez Spółkę (karty nr 95-96, nr 98, nr 100). W ocenie Wnioskodawcy poziom tych cen oraz wysoki potencjał ekonomiczny Spółki uniemożliwia prywatnym przewoźnikom, dysponującym niewielkim potencjałem ekonomicznym, walkę cenową w dłuższym przedziale czasu. Wnioskodawca podkreślił, iż skutkiem tego mechanizmu prywatni przewoźnicy zmuszani są do rezygnacji z prowadzonej na danej trasie działalności przewozowej. Wnioskodawca oświadczył, iż na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, w wyniku dostosowania przez niego cen biletów do poziomu cen Spółki liczba jego pasażerów zmalała jedynie o 10% (karty nr 318-319). Jednocześnie Wnioskodawca podkreślił, iż pomimo przewozu dużej ilości pasażerów ww. linia jest nierentowna, ponieważ ceny biletów ustalone są poniżej poziomu kosztów, co w konsekwencji doprowadzi do likwidacji linii.

Z kolei, Spółka podnosiła, iż Wnioskodawca (podobnie jak inni drobni przewoźnicy) prowadzi przewóz osób z naruszeniem przepisów regulujących tę działalność (karty nr 124, 330, 513-514, 524). W szczególności Spółka podała, iż Wnioskodawca przewozi pasażerów nieuprawnionych do korzystania z komunikacji regularnej specjalnej, nie wydaje pasażerom biletów i nie fiskalizuje wpływów z tytułu pobranych opłat. Pismami: z dnia 04 kwietnia 2008 r. (karty nr 326-330), z dnia 17 grudnia 2008 r. (karty nr 510-514) oraz z dnia 12 stycznia 2009 r. (karty nr 523-525) Spółka wniosła o przeprowadzenie dowodu z przesłuchania świadków na powyższą okoliczność. W ocenie Spółki przeprowadzenie powyższego dowodu jest istotne dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy.

Odnosząc się do ww. wniosku o przeprowadzenie dowodu z przesłuchania świadków Prezes UOKiK poinformował Spółkę (karty nr 517-518), iż ww. wniosek nie może być uwzględniony, ponieważ ocena czy działania Wnioskodawcy są czy też nie są sprzeczne z przepisami *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 ze zm.)* i/lub *ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tj. Dz.U. z 2003 r. Nr 153 poz. 1503 ze zm.)* nie leży w kompetencji Prezesa UOKiK, lecz innych, powołanych w tym celu organów. Prezes UOKiK wskazał, iż zgodnie z art. 227 K.p.c. przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Zgodnie z doktryną i aktualnym orzecnictwem to nie strona, a Prezes UOKiK ocenia, które fakty mają istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy i tylko one mogą być przedmiotem dowodu (tak wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 2006 r. sygn. akt II PK 156/05).

W wyżej wskazanym piśmie z dnia 12 stycznia 2009 r. Spółka zażądała ponadto udokumentowania przez Wnioskodawcę wysokości stosowanych przez niego cen biletów.

Pismem z dnia 12 lutego 2009 r. (karty nr 529-533) Wnioskodawca przedłożył m.in. kopie 9 biletów jednorazowych, sprzedanych w dniu 24.01.2007 r. (cena najdroższego biletu 4,50 zł), 6 biletów miesięcznych sprzedanych dniu 26.02.2007 r. (cena najdroższego biletu – 150 zł), oraz kopie 6 biletów miesięcznych sprzedanych w dniu 3.02.2009 r. (cena najdroższego biletu 80 zł). Jednocześnie Wnioskodawca wyjaśnił, iż w okresie rozpoczęcia działalności na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok autobus przewożący pasażerów na tej trasie nie posiadał tzw. „bileterki” (drukującej obok ceny również przystanki i ilość kilometrów) lecz kasę fiskalną (wskazującą jedynie cenę oraz datę i godzinę sprzedaży). Powyższe dokumenty zostały Spółce przedłożone pismem z dnia 18 lutego 2009 r. (karta nr 534).

Pismem z dnia 6 marca 2009 r. (karty nr 540-543) Spółka wskazała, iż przedłożone przez Wnioskodawcę kopie biletów nie mogą stanowić dowodu, iż w momencie rozpoczęcia działalności tj. od 1 grudnia 2006 r. stosował na wyżej wskazanej trasie ceny biletów jednorazowych w wysokości 4,50 zł oraz biletów miesięcznych w wysokości 150 zł, ponieważ przedłożone kopie noszą daty 24.01.2007 r. oraz 26.02.2007 r., a zatem pochodzą z okresu późniejszego. Nadto, na kopiach biletów Wnioskodawcy nie widnieje ani trasa ani też ilość kilometrów. W tym miejscu Spółka podkreśliła, iż wyjaśnienie Wnioskodawcy odnośnie braku możliwości uzyskiwania szczegółowych danych z kas fiskalnych nie zasługuje na uwzględnienie, ponieważ, rodzaj i ilość informacji drukowanych na paragonie za pomocą tego urządzenia zależy od ustawień i odpowiedniego zaprogramowania funkcji. Daje to możliwość wydruku zarówno ilości kilometrów jak i nazwy przystanków. Dokumentując powyższe Spółka przedłożyła kopie przykładowych 7 wydruków z kasy fiskalnej, na których obok ceny biletu widnieje data, nazwa przystanku początkowego i docelowego oraz ilość kilometrów. W ocenie Spółki, skoro Wnioskodawca nie udokumentował początkowo stosowanych cen biletów, a tym samym nie może być mowy, iż w wyniku działań Spółki zmuszony został do obniżenia tych cen.

Pismem z dnia 13.03.2009 r. (karta nr 544) Prezes UOKiK powiadomił strony postępowania o zamknięciu postępowania dowodowego i możliwością zapoznania się z materiałem dowodowym zebrany w aktach sprawy. Z możliwości tej skorzystał, w dniu 27.03.2009 r., przedstawiciel Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o.

Wskazany wyżej pismem Prezes UOKiK wezwał strony postępowania do złożenia spisu kosztów poniesionych w przedmiotowym postępowaniu w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania. Do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron nie złożyła spisu kosztów ani też wniosku o przyznanie zwrotu kosztów.

W toku przedmiotowego postępowania Prezes UOKiK ustalił, co następuje:

Wnioskodawca, działający jednoosobowo pod nazwą PRZEWÓZ OSÓB PAWEŁ KUDŁA z siedzibą w Żyznowie nr 281, jest przedsiębiorcą wpisanym do Ewidencji Działalności Gospodarczej prowadzonej przez Wójta Gminy i Miasta Strzyżów pod numerem 2140/2001 (karta nr 97). Przedmiotem jego działalności według klasyfikacji PKD jest transport pasażerski miejski, transport pasażerski międzymiastowy oraz transport pasażerski rozkładowy pozostały.

W dniu wszczęcia przedmiotowego postępowania antymonopolowego Wnioskodawca, w ramach swojej działalności, wykonywał m.in. tzw. regularne specjalne przewozy osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok. na podstawie, ważnego przez okres 2 lat, Zezwolenia Marszałka Województwa Podkarpackiego nr 0000892 z dnia 27 listopada 2006 r. Kolejne Zezwolenie, wydane w dniu 27 listopada 2008 r. pod numerem 0000892 ma ważność 1 roku tj. do dnia 27 listopada 2009 r. (karta nr 521).

Usługi przewozowe Wnioskodawcy na ww. trasie, wykonywane do chwili obecnej, skierowane są do osób mieszkających w miejscowościach zlokalizowanych przy trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok – pracowników firm zlokalizowanych w Sanoku t.j. Stomil Sanok, S.A. i Autosan S.A.

Na wyżej wskazanej trasie Wnioskodawca wykonuje 6 kursów dziennie, w godzinach umożliwiających dowożenie i odwożenie osób pracujących w systemie trzymianowym.

Przewóz osób na tej trasie Wnioskodawca wykonuje od dnia 1 grudnia 2006 r. we wszystkie dni tygodnia. Wnioskodawca sprzedaje klientom zarówno bilety jednorazowe jak i okresowe – miesięczne, przy czym nie stosuje ulg ani rabatów. Z tytułu wykonywania swej działalności Wnioskodawca nie otrzymuje żadnych dopłat od podmiotów zewnętrznych.

W dniu wszczęcia przedmiotowego postępowania antymonopolowego Spółka PKS Connex Sanok działała na podstawie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000032902 (karty nr 12-18), której przedmiotem działalności według klasyfikacji PKD był m.in. transport pasażerski miejski, transport pasażerski międzymiastowy drogowy oraz pozostały pasażerski transport lądowy. W dniu 3 marca 2008 r. nastąpiło połączenie przedsiębiorców: PKS „Connex Sanok” Sp. z o.o., PKS „Connex Brzozów Sp. z o.o., oraz Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. (dawna PKS „Connex Gorlice”). W wyniku połączenia powstała Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o. z siedzibą w Sanoku, przy ul. Gen. Bema 3, która tym samym stała się następcą prawnym PKS „Connex Sanok” Sp. z o.o. Tak utworzony przedsiębiorca jest aktualnie spółką prawa handlowego, działającą na podstawie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego po numerem 0000228018 (karty nr 331-339), której przedmiotem działalności jest również m.in. transport pasażerski miejski, transport pasażerski międzymiastowy drogowy oraz pozostały pasażerski transport lądowy. Spółka należy obecnie do grupy Veolia Transport Polska, które jest częścią koncernu Veolia Environment.

Na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok Spółka prowadzi regularny przewóz osób na podstawie Zezwolenia Starosty Brzozowskiego Nr 015 z dnia 15 października 2005 r. (trasa Brzozów-Izdebki), udzielonego na okres na 5 lat (karta nr 156), oraz na podstawie Zezwolenia Marszałka Województwa Podkarpackiego Nr 0000628 z dnia 30 grudnia 2005 r. (karta nr 152) wystawionego z ważnością do dnia 29 grudnia 2010 r.

Oferta przewozowa Spółki skierowana jest do wszystkich potencjalnych klientów, a zatem zarówno do pracowników dojeżdżających regularnie do okolicznych zakładów pracy jak i do pozostałych pasażerów.

Na wyżej wskazanej trasie Spółka wykonuje 8 kursów dziennie. Początkowo Spółka świadczyła usługi przewozu osób na ww. trasie wyłącznie w dni robocze. Z dniem 31 marca 2008 r. Spółka uruchomiła 2 dodatkowe kursy w soboty i dni świąteczne.

Spółka sprzedaje bilety jednorazowe i okresowe: miesięczne oraz ważne przez okres pół miesiąca. Przy sprzedaży biletów Spółka stosuje ulgi ustawowe, o których mowa w *ustawie z dnia 21 grudnia 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440 ze zm.)*, które refundowane są z dopłat zewnętrznych. Zgodnie z oświadczeniem Spółki (karta nr 118) ceny biletów za przejazd na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok nie są kalkulowane z uwzględnieniem dopłat wynikających ze stosowania ww. ulg.

Sanok, jako siedziba kilku większych, jak Stomil Sanok, S.A. i Autosan S.A., Sanocki Zakład Górnictwa Nafty i Gazu, Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych Sp. z o.o., jak i mniejszych firm zapewnia zatrudnienie mieszkańcom nie tylko miasta, lecz również okolicznych miejscowości.

Trasa Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok przebiega na odcinku Izdebki-Brzozów przez Przysietnicę drogą lokalną, natomiast odcinek od miejscowości Brzozów do Sanoka przebiega po drodze wojewódzkiej, na której zbiegają się trasy innych kursów zarówno Spółki, Wnioskodawcy jak i innych przewoźników. Z uwagi na brak linii kolejowej na ww. trasie komunikacja drogowa stanowi jedyną formę transportu.

Przebieg ww. trasy przedstawia Rysunek nr 1.
Rysunek nr 1

Mapa schematyczna połączeń komunikacji drogowej regionu Sanoka



źródło:

www.veolia-transport.pl

W toku przedmiotowego postępowania antymonopolowego Wnioskodawca podał, iż jedynym jego konkurentem, prowadzącym przewóz osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok jest Spółka Veolia (karta nr 319).

Z kolei Spółka przedłożyła wykaz przedsiębiorców prowadzących przewozy regularne i regularne specjalne na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok wraz z dzienną ilością wykonywanych kursów (karta nr 256), co przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 1.

Konkurenci i ich udział w rynku właściwym w roku 2007, wg danych przedłożonych przez Spółkę Veolia

Przedsiębiorca	Kursy wykonywane dzienne	
	Ilość	% udział
PKS Connex Sanok Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	29	39
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	21	28
PKS Rzeszów S.A.	0	0
PKS Jarosław S.A.	0	0
PKS Connex Brzozów Sp. z o.o.	15	20
S.C. EMKOL	4	5
U.T. Wiesław Wójcik	2	3
U.T. Czaja	4	5
Razem	75	100

Uwzględniając powyższe rozbieżności w stanowiskach stron postępowania Prezes UOKiK wezwał ww. przedsiębiorców do podania danych statystycznych dotyczących ich działalności przewozowej na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok. W oparciu o przedłożone informacje Prezes UOKiK ustalił, iż do dnia 1 grudnia 2006 r., tj. do dnia rozpoczęcia działalności przewozowej przez Wnioskodawcę ww. trasa obsługiwana była przez 3 przedsiębiorców:

1. Spółkę PKS Connex Sanok (obecnie Spółka Veolia), wykonującą przewozy wyłącznie w dni robocze,
2. PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. – spółka wykonywała przewozy wyłącznie w soboty i dni świąteczne,
3. przewoźnika Mariusza Czaję, wykonującego kursy wyłącznie w dni robocze.

Od dnia 1 grudnia 2006 r. (uruchomienie kursów Wnioskodawcy) trasa Sanok-Brzozów-Izdebki obsługiwana była przez 4 przedsiębiorców, tj.:

1. Spółkę PKS Connex Sanok (obecnie Spółka Veolia), wykonującą przewozy wyłącznie w dni robocze,
2. PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. (przewozy wyłącznie w soboty i dni świąteczne)
3. przewoźnika Mariusza Czaję (kursy wyłącznie w dni robocze),
4. Wnioskodawcę.

Od dnia 3 marca 2008 r., kiedy to nastąpiło połączenie kilku spółek w tym PKS Connex Sanok i PKS Connex Brzozów i utworzenia Spółki Veolia, do dnia wydania niniejszej decyzji na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok działa 3 przedsiębiorców:

1. Spółka Veolia, wykonująca od marca 2008 r. również kursy w soboty i dni świąteczne,
2. Wnioskodawca, prowadzący przewozy we wszystkie dni tygodnia,
3. przewoźnik Mariusz Czaja, wykonujący kursy wyłącznie w dni robocze.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, iż po połączeniu Spółek PKS Connex Sanok i PKS Connex Brzozów Na wyżej wskazanej trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok zarówno ceny biletów stosowanych dotychczas przez te spółki jak i ich rozkłady jazdy nie uległy zmianie.

Pozostali, wskazani przez Spółkę przedsiębiorcy (tabela nr 1) bądź prowadzą przewóz osób jedynie na odcinku rozpatrywanej trasy (jak przewoźnicy Wojciech Bereza Dariusz Kuczma, prowadzący działalność w formie spółki cywilnej pod nazwą EMKOL, którzy przewożą pasażerów jedynie na trasie Sanok Brzozów – karta nr 300), bądź w ogóle nie prowadzą działalności przewozowej na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok. Dane dotyczące wszystkich przewoźników działających na ww. trasie przedstawiają poniższe tabele nr 2-6.

Tabela nr 2.

Konkurenci i ich udział w rynku właściwym w roku 2007 i 2008 – ustalenia Prezesa UOKiK

Dane dotyczące dni roboczych

Przedsiębiorca	Kursy wykonywane codziennie	
	Ilość	% udział
PKS Connex Sanok Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	8	50
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	6	37
Mariusz Czaja	2	13
Razem	16	100

Tabela nr 3.

Konkurenci i ich udział w rynku właściwym – ustalenia Prezesa UOKiK

Dane obejmujące kursy wykonywane w ciągu 1 tygodnia z uwzględnieniem sobót, niedziel i dni świątecznych w roku 2007.

Przedsiębiorca	Kursy wykonywane tygodniowo	
	Ilość	% udział
PKS Connex Sanok Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	40 (kursy w dni robocze)	40
PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	8 (kursy w soboty, niedziele i święta)	8
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	42 (kursy we wszystkie dni tygodnia)	42
Mariusz Czaja	10 (kursy w dni robocze)	10
Razem	100	100

Dane obejmujące kursy wykonywane w ciągu 1 tygodnia z uwzględnieniem sobót, niedziel i dni świątecznych od marca 2008 (uruchomienie przez Spółkę 2 kursów dziennie w soboty, niedziele i święta oraz połączenie spółek PKS Connex Sanok i PKS Connex Brzozów) ujęte są w poniższej tabeli.

Tabela nr 4.

Przedsiębiorca	Kursy wykonywane tygodniowo	
	Ilość	% udział
Spółka Veolia	52 (kursy we wszystkie dni tygodnia)	50
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	42 (kursy we wszystkie dni tygodnia)	40
Mariusz Czaja	10 (kursy tylko w dni robocze)	10
Razem	104	100

Potencjał przewozowy wyżej wskazanych przedsiębiorców uwzględniający ilość stosowanych pojazdów oraz ilość miejsc w tych pojazdach przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 5.

Rok 2007 oraz I-II 2008

Przedsiębiorca	Ilość pojazdów	Łączna ilość miejsc	Ilość wykonywanych kursów w ciągu 1 tygodnia	Potencjał przewozowy (iloczyn wielkości z kolumny 3 i 4)	Procentowy udział
1	2	3	4	5	6
PKS Connex Sanok Sp. z o.o.	2	74	21	1554	54,1%
		51	21	+1071 2625	
PKS Connex Brzozów	1	51	8	408	8,5%
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	1	36	42	1512	31,2%
Mariusz Czaja	1	30	10	300	6,2%
Razem				4845	100

Tabela nr 6.

Potencjał przewozowy od marca 2008 r.

Przedsiębiorca	Ilość pojazdów	Łączna ilość miejsc	Ilość wykonywanych kursów w ciągu 1 tygodnia	Potencjał przewozowy (iloczyn wielkości z kolumny 3 i 4)	Procentowy udział
1	2	3	4	5	6
PKS Connex Sanok Sp. z o.o.	3	74 ¹⁾	21	1554	63,4%
		51 ²⁾	31	+1581 3135	
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	1	36	42	1512	30,6%
Mariusz Czaja	1	30	10	300	6,0%
Razem				4947	100

¹⁾uwzględnione zostały miejsca siedzące i stojące dwóch autobusów 43+31 oraz 39+12 (karta nr 294)

²⁾ łączna ilość miejsc siedzących i stojących 39+12 (karta nr 296)

Dane dotyczące ilości osób przewożonych w roku 2007 przez poszczególnych przedsiębiorców zestawiono w tabeli j.n.

Tabela nr 7.

Przedsiębiorca	średnia ilość osób dziennie	średnia ilość osób w dzień roboczy	średnia ilość osób w soboty, niedziele i dni świąteczne	średnia ilość osób tygodniowo	
					% udział dot. 5 dni roboczych
PKS Connex Sanok Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	342	342	brak danych	1710 w ciągu 5 dni roboczych	64
PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. (obecna Spółka Veolia)	0	0 (nie dotyczy)	brak danych	0 (nie dotyczy)	0
Paweł Kudła (Wnioskodawca)	170	170	80	850 w ciągu 5 dni roboczych (160 osób w pozostałe dni)	32
Mariusz Czaja	20	20	0	100	4
Razem				2660 w ciągu 5 dni roboczych	100

Spółka Veolia podała (karty nr 294-295), iż na średnią liczbę 342 osób przewożonych na ww. trasie w dzień roboczy przypadało 200 osób z wykupionymi biletami miesięcznymi i 142 osoby z biletami jednorazowymi.

Z kolei, na ogólną liczbę 342 pasażerów dziennie przypadało 311 osób (117 osób z biletami miesięcznymi i 194 – z biletami jednorazowymi) przewożonych przez Spółkę w godzinach przewozów pracowniczych (dalej „kursy pracownicze”). W ujęciu procentowym średnia ilość osób korzystających z przewozów na kursach pracowniczych stanowiła ok. 91% ogółu pasażerów Spółki.

Jak wyżej wskazano Wnioskodawca, na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, wykonuje usługi przewozu wyłącznie na rzecz pracowników ww. firm zlokalizowanych w Sanoku. Rozkład jazdy Wnioskodawcy jest zatem ściśle powiązany z czasem rozpoczęcia i zakończenia kolejnych trzech zmian w zakładach pracy. I tak (zgodnie z rozkładem jazdy karta nr 279 i nr 320), z Izdebek do Sanoka Wnioskodawca wykonuje trzy kursy rozpoczynające się o godzinach: 5.35 (I zmiana), 13.35 (II zmiana) i 21.35 (III zmiana). Natomiast kursy z Sanoka do Izdebek rozpoczynają się o godzinach: 7.05 (I zmiana), 15.05 (II zmiana) oraz o godz. 23.05 (III zmiana).

Z porównawczych zestawień cen biletów własnych i konkurenta na określonej trasie, przedłożonego przez Spółkę (karty nr 254-256) oraz przez Wnioskodawcę (karta nr 279) wynika, iż najbliższe czasowo kursy wykonywane przez Spółkę w odniesieniu do kursów Wnioskodawcy na trasie z Izdebek do Sanoka to godziny: 5.30, 13.32 i 21.32, natomiast na trasie z Sanoka do Izdebek to godziny 7.10, 15.10, 23.10. Z kolei z przedłożonego przez Spółkę rozkładu jazdy (karta 155) wynika, iż na trasie Izdebki-Sanok Spółka rozpoczyna kursy o godzinach: 5.00, 13.00 oraz 21.00.

Porównanie wyżej wskazanych rozkładów jazdy przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 8.

Trasa	Godzina odjazdu Wnioskodawcy	Godzina odjazdu Spółki	
		wg tabeli z kart 254-256	wg rozkładu jazdy – karta nr 155
Sanok – Izdebki	7.05	7.10	7.10
	15.05	15.10	15.10
	23.05	23.10	23.10
Izdebki - Sanok	5.35	5.30	5.00
	13.35	13.32	13.00
	21.35	21.32	21.00

Zgodnie z oświadczeniem Wnioskodawcy (karty nr 95-96) w momencie uruchomienia kursów na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok (tj. w dniu 1 grudnia 2006 r.) jego ceny biletów ustalone zostały na poziomie:

- za przejazd z Izdebek do Sanoka – 4,50 zł,
- za przejazd z Przysietnicy do Sanoka – 4,00 zł,
- natomiast cena biletu miesięcznego ustalona została w wysokości 150 zł.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, iż w materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie, brak jest jednoznacznych dowodów potwierdzających okoliczność stosowania przez Wnioskodawcę ww. cen we wskazanym okresie. W szczególności, faktu stosowania

tych cen nie mogą kategorię dowieść kopie biletów z dnia 24 stycznia 2007 r. oraz z dnia 26 lutego 2007 r. (karty nr 530-533), na których nie ma wskazanej trasy, ani nawet ilości kilometrów. Brak na kopiach biletów ww. informacji nie wyklucza, iż sprzedane zostały na trasie Sanok-Izdebki-Sanok, równocześnie nie potwierdza tego faktu w sposób niewątpliwy.

Jak wskazał Wnioskodawca, reakcją Spółki na jego wejście na rynek była znaczna obniżka cen biletów za przejazd liniami funkcjonującymi w bezpośrednim sąsiedztwie czasowym z liniami Wnioskodawcy. Działanie to spowodowało z kolei dostosowanie cen biletów Wnioskodawcy do obniżonych cen Spółki.

Za udokumentowane, których wysokości nie kwestionowała żadna ze stron postępowania należy uznać aktualne ceny biletów Wnioskodawcy, wynoszące:

- za przejazd z Izdebek do Sanoka – 2,00 zł,
 - za przejazd z Sanoka do Izdebek – 2,00 zł
 - bilet miesięczny – 80 zł.
- (karty nr 321 i nr 532).

Przed dniem uruchomienia przez Wnioskodawcę kursów na ww. trasie w Spółce obowiązywał cennik wprowadzony wewnętrznym Zarządzeniem nr 2/11/05. I tak, na trasie:

- z Izdebek do Sanoka cena biletu jednorazowego wynosiła 6,40 zł,
- z Przysietnicy do Sanoka cena biletu jednorazowego wynosiła 3,70 zł (karta nr 255),
- cena biletu miesięcznego – 211,20 zł (bilet normalny za przejazd w przedziale 31-35 km) 231 zł (bilet normalny za przejazd w przedziale 36-40 km – tabela cen karta nr 262 zł).

Zarządzeniem nr 46/2006 z dnia 22 grudnia 2006 r. (karta nr 29) Spółka zmieniła ceny biletów na dwóch liniach tj. Sanok –Izdebki – Sanok oraz Sanok – Malinówka – Sanok. Zmiana cen zaczęła obowiązywać z dniem 02 stycznia 2007 r.

Zestawienie cen biletów jednorazowych stosowanych przez Spółkę na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok obowiązujące na kursach pracowniczych w powiązaniu z przewozem pracowników na poszczególne zmiany przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 9. (ceny biletów w zł.)

Trasa	odleg- łość w km	I zmiana godz. 7.10		II zmiana godz. 15.10		III zmiana godz. 23.10	
		cena stosowana do 01.01.07 r.	cena po zmianie	cena stosowana do 01.01.07 r.	cena po zmianie	cena stosowana do 01.01.07 r.	cena po zmianie
Sanok- Izdebki	38	6,40	4,00	6,40	4,00	6,40	4,00
Sanok- Przysietni ca	32	4,60	2,00	4,60	2,00	4,60	2,00
Sanok- Brzozów	24	3,70	1,80	3,70	1,80	5,00	1,80
Brzozów- Przysietni ca	6	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30
Przysietni ca-Izdebki	8	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60

kierunek Izdebki -Sanok		I zmiana godz. 5.30 /godz. 5.00/		II zmiana godz. 13.32 godz. 13.00/		III zmiana godz. 21.32 /godz.21.00/	
Izdebki-Sanok	38	6,40	4,00	6,40	4,00	6,40	4,00
Przysietnica-Sanok	32	3,70	2,00	3,70	2,00	5,80	2,00
Brzozów-Sanok	24	3,70	1,80	3,70	1,80	5,00	1,80
Przysietnica-Brzozów	6	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30
Izdebki-Przysietnica	8	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60

(powyższe zestawienie opracowano na podstawie przedłożonego przez Spółkę wykazu – karty nr 254-256, godziny odjazdu – za tabelą nr 6.)

Wyżej wskazane ceny dotyczą kursów związanych z dowozem pracowników. Zgodnie z oświadczeniem Spółki (karta nr 327), na tych kursach obowiązują inne (niższe) ceny niż na kursach pozostałych.

Powyższe ceny Spółka stosowała do dnia 19.01.2008 r., po którym wprowadziła podwyżkę cen. Zgodnie z oświadczeniem Spółki (karty nr 310-311) oraz przedłożonymi cennikami (karty nr 341-348) ceny biletów jednorazowych i okresowych-miesięcznych wzrosły przeciętnie o 4% (np. cena biletu za 2,30 zł wzrosła do 2,40 zł lub 2,50 zł, a cena karty miesięcznej za 165 zł wzrosła do 171,60 zł).

W przypadku trasy Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, na kursach pracowniczych ceny biletów jednorazowych wzrosły średnio o 3%, a biletów miesięcznych – o 5%.

Procentowy udział przychodów Spółki uzyskanych ze sprzedaży biletów na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok w stosunku do przychodów ogółem w roku 2006 wyniósł 2,9%, a roku 2007 wyniósł 2,7% (karty nr 327-330).

Z kolei udział kosztów związanych z funkcjonowaniem linii Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok w kosztach ogółem wyniósł odpowiednio zarówno w roku 2006 jak 2007 – 2,3%.

W toku przedmiotowego postępowania Spółka wielokrotnie podkreśliła, iż w prowadzonej przez siebie działalności stosuje różne ceny biletów jednorazowych oraz miesięcznych pracowniczych kierując się rachunkiem ekonomicznym oraz rentownością danej linii (karty nr 126, 328, 502). Spółka wykonuje przewóz osób zarówno na kursach o wysokiej frekwencji pasażerów (kursy pracownicze, związane z przewozem uczniów) jak i na kursach, z których korzysta mniejsza ilość pasażerów. W ocenie Spółki dla uzyskania dodatniego wyniku finansowego konieczne jest zatem różnicowanie cen biletów. Zgodnie z oświadczeniem Spółki przy zmianach cen biletów brane są pod uwagę ceny biletów stosowanych przez konkurentów, wyniki badań rynku i analiza kosztów. Spółka podkreśliła, iż obniżenie cen biletów ma na celu „dopełnienie” autobusów kursujących na danej trasie a poziom obniżonych cen każdorazowo pokrywa wszystkie koszty związane z funkcjonowaniem danej linii.

Dowodząc powyższego Spółka przedłożyła obszerną dokumentację, w tym m.in. zestawienie skróconych rachunków wyników uzyskanych na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok w układzie –porównawczym lat 2006 i 2007, z wyszczególnieniem pierwszych czterech miesięcy każdego roku oraz dane w układzie narastającym, wyliczenie marży na sprzedaży z działalności Spółki za lata 2006 i 2007, zestawienie kosztów przypadających na 1 km przewozów (karty nr 115-190), zestawienie średnich kosztów zmiennych i średnich kosztów całkowitych w układzie miesięcznym za rok 2006 i 2007, sprawozdanie finansowe za lata 2005, 2006 i 2007 (karty nr 326-355).

Z przedłożonych danych wynika, iż rok 2005 Spółka zamknęła stratą w wysokości 573 873,97zł. Z kolei w 2006 r. Spółka zanotowała zysk wynoszący 1 613 837,04 zł, a w roku 2007 zysk Spółki wyniósł 2 223 292,38 zł.

W roku 2007 Spółka wypracowała przychód wyższy o 90 882,35 zł niż w 2006 r., przy jednoczesnym obniżeniu kosztów o 133 913,38 zł. Z kolei między rokiem 2005 a 2006 Spółka obniżyła koszty o 2 435 706,66 zł.

Spółka podkreśliła, iż znaczna obniżka kosztów jest wynikiem celowych działań przeprowadzonych w roku 2006. Efekty tych działań Spółka odnotowała już pod koniec roku 2006 w postaci dodatniego wyniku na sprzedaży.

Spółka podniosła, iż obniżka cen biletów na wybranych trasach spowodowała dopełnienie kursujących autobusów i tym samym poprawę efektywności działalności. Z przedłożonych danych wynika, iż w pierwszych czterech miesiącach 2007 roku ilość sprzedanych biletów wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o ok. 63%, natomiast marża na sprzedaży, która w I kwartale 2006 była ujemna i wynosiła -1,4% wzrosła w analogicznym okresie 2007 r. do 5,8%.

Z kolei, porównanie kosztów i przychodów przypadających na 1 kilometr przejechany przez autobusy Spółki na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok w pierwszych czterech miesiącach roku 2006 i 2007 (karta nr 120) wykazało obniżkę kosztów o 7,5% przy jednoczesnym wzroście przychodów o 4 %.

Wskazane wyżej skrócone rachunki wyników dla trasy Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok udokumentowane zostały zestawieniami sprzedaży biletów w analizowanych okresach zarejestrowanych programem „Kasa konduktorska”. Rachunki wyników uwzględniają przychody uzyskane z tytułu sprzedaży biletów (pracowniczych, szkolnych, ulgowych i jednorazowych), koszty związane z funkcjonowaniem linii, ilość przejechanych kilometrów oraz stawkę kosztów przypadających na 1 kilometr (1 wozokilometr). W oparciu o powyższe obliczona została marża na sprzedaży biletów. I tak, w poszczególnych miesiącach 2007 r. Spółka uzyskała marże dodatnie, wynoszące odpowiednio: w styczniu +14,8%/1km, w lutym +8,6%/1km, w marcu +21,1/1km i w kwietniu + 42,3%/1km. Łącznie za okres od stycznia do kwietnia Spółka uzyskała na 1 kilometrze 23,4% marży.

Zestawienie procentowego udziału kosztów i marży w przychodzie uzyskanym przez Spółkę na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok na 1 bilecie (lub na 1 wozokilometrze) w okresie od stycznia do kwietnia 2007 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 10.

procentowy udział w przychodzie	I	II	III	IV	I-IV
koszty całkowite	85,2%	91,4%	78,9%	57,7%	76,6%

marża	+14,8%	+8,6%	+21,1%	+42,3%	23,4%
--------------	--------	-------	--------	--------	--------------

Powyższe dane ustalono i obliczono na podstawie przedłożonych przez Spółkę rachunków wyników dla trasy Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok oraz wykazów sprzedaży biletów zarejestrowanych programem „Kasa konдукtorska” (karty nr 128-151).

W toku przedmiotowego postępowania antymonopolowego Wnioskodawca, pismem z dnia 26 czerwca 2008 r. (karty nr 364-365) wniósł o rozszerzenie postawionych Spółce Veolia zarzutów. Wnioskodawca podniósł, iż analogiczne działania do rozpatrywanych w przedmiotowym postępowaniu antymonopolowym, polegające na obniżce cen w biletów na kursach sąsiadujących czasowo z kursami Wnioskodawcy – stosowała spółka PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. W ocenie Wnioskodawcy, w sytuacji, gdy spółki PKS Connex Sanok i PKS Connex Brzozów utworzyły wspólnego przedsiębiorcę rozszerzenie zarzutów jest uzasadnione.

Pismem z dnia 7 lipca 2008 r. (karta nr 376) Wnioskodawca wycofał ww. wniosek.

Pismem z dnia 7 września 2008 r. (karty nr 380-385) Wnioskodawca wniósł o włączenie do materiału dowodowego sprawy pism dwóch przewoźników. Jak wskazał w piśmie z dnia 6 stycznia 2009 r. (karta nr 520) wyżej wskazane pisma przedłożył w celu udowodnienia, iż Spółka stosuje politykę zaniżania cen nie tylko wobec niego lecz również względem innych przewoźników.

Nadawcą pierwszego z przedłożonych pism (karty nr 381-384) jest Wojciech Bereza prowadzący, wspólnie z Dariuszem Kuczma, działalność przewozową pod nazwą EMKOL. Przewoźnik podał, iż Spółka obniża ceny na każdej trasie, na której zaczyna działać nowy przedsiębiorca. Podniósł, iż jego konflikt ze Spółką trwa już od dłuższego czasu i dotyczy trasy Brzozów-Sanok, na której firma EMKOL wykonuje 18 kursów. Przewoźnik wskazał, iż na kursach zbieżnych czasowo z jego kursami Spółka stosuje cenę biletu wynoszącą 3,20 zł, natomiast na pozostałych kursach opłata za bilet wynosi 6 zł. Dokumentując powyższe przewoźnik przedłożył kopie biletów. Podniósł jednocześnie, iż działaniami Spółki zmuszony został zawiesić kursy wykonywane w soboty, po czym Spółka podniosła ceny biletów za przejazd w te dni do poprzedniej wysokości, tj. 6,00zł.

Kolejny przewoźnik, Zbigniew Dobosz, działający pod nazwą JURSAN podał, iż w ramach prowadzonej działalności przewozowej uzyskał zezwolenie na wykonywanie przewozów na trasie Grabówka-Sanok. Początkowo prowadził nieregularny przewóz, a od momentu uruchomienia przewozów regularnych, Spółka która również działała na tej trasie obniżyła ceny swoich biletów o 25%. Przewoźnik pokreślił, iż powyższa sytuacja zmusiła go do likwidacji linii po czterech miesiącach działalności, po czym Spółka powróciła do starych, wyższych cen.

Odnosząc się do powyższych zarzutów (karty nr 389-482) Spółka zaprzeczyła jakoby podniosła ceny biletów sprzedawanych na trasie Grabówka-Sanok po wycofaniu się z tej trasy firmy JURSAN. Dokumentując powyższe Spółka przedłożyła cenniki obowiązujące 1 czerwca do 31 grudnia 2006 r. oraz w roku 2007, a także wydruki wszystkich sprzedanych na ww. trasie biletów w okresie od 1 maja do 31 grudnia 2006 r. Z przedłożonych dokumentów wynika, iż w badanym okresie Spółka nie zmieniła cen biletów.

Odnosząc się do zarzutów postawionych przez firmę EMKOL Spółka przyznała, iż na trasie Brzozów-Sanok stosuje zróżnicowane ceny, z uwagi na działających tam konkurentów. Jednocześnie Spółka wskazała, iż uruchamiając swoją linię firma EMKOL

zastosowała najniższe ceny w porównaniu do cen innych przewoźników oraz, iż obecnie cena biletu firmy EMKOL wynosi 3,20 zł. (a zatem na poziomie cen biletów stosowanych przez Spółkę i wynoszącym również 3,20 zł – przyp. UOKiK). W tym miejscu Spółka podkreśliła, iż stosowane przez nią ceny ustalane są z zachowaniem dodatniego rachunku ekonomicznego. Jednocześnie Spółka podała, iż ceny biletów stosowanych w dni robocze są takie same jak ceny biletów za przejazd w soboty. Dokumentując swoje stanowisko Spółka przedłożyła m.in. stosowne rozkłady jazdy.

Mając na uwadze powyższe ustalenia Prezes UOKiK zważył, co następuje:

Interes publiczny.

Art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ogranicza zastosowanie jej przepisów wyłącznie do podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Warunkiem koniecznym do uruchomienia procedur i zastosowania instrumentów określonych w ustawie jest zatem, aby działania przedsiębiorców – którym zarzucono naruszenie jej przepisów – stanowiły potencjalne zagrożenie interesu publicznego, nie zaś jednostki lub grupy. Takie stanowisko konsekwentnie prezentuje Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dawniej Sąd Antymonopolowy). W wyroku z dnia 27.06.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 92/00) Sąd stwierdził, że „*Interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany co do swych wymagań. Organ administracji – Prezes Urzędu winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej – art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dotyczący ogółu a nie jednostki, czy też określonej grupy. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes prawny jednostki czy też grupy*”.

Podobnie na temat interesu publicznego Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wypowiedział w wielu innych wyrokach, np. z dnia 30.05.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 80/00), z dnia 4.07.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 108/00), z dnia 6.06.2001 r. (sygn. akt XVII Ama 78/00).

Powyższe stanowisko znalazło również potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego m.in. w wyrokach: z dnia 29.05.2001 r. (sygn. akt I CKN 1217/98), z dnia 26.02.2004 r. (sygn. akt III SK 2/04), z dnia 24.07.2003 r. (sygn. akt I CKN 496/01 oraz z dnia 05.06.2008 r. (sygn. akt III SK 40/07). W uzasadnieniu wyroku z dnia 29.05.2001 r. Sąd stwierdził, że „*ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji*”. W uzasadnieniu do wyroku z dnia 26.02.2004 r. Sąd Najwyższy dodał, iż naruszenie indywidualnego interesu, nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia publicznego zbiorowego interesu, jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania realizowane m.in. poprzez ustalanie rozkładów jazdy zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów oraz za pomocą wysokości opłat – wywołuje lub może wywoływać określone skutki zarówno dla struktury rynku właściwego jak i siły interakcji

konkurencyjnych między uczestnikami tego rynku. Ostatecznie skutki tych przedsiębiorców mogą odczuć również konsumenci, tj. wszyscy pasażerowie korzystający z usług lokalnych przewoźników.

Prezes UOKiK uznał, iż pomimo, że żądającym wszczęcia postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie jest pojedynczy przedsiębiorca, który - stosownie do art. 84 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* – wykazał swój interes prawny, działania Prezesa UOKiK ukierunkowane są na ochronę konkurencji, rozumianej jako nieograniczony i równy dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorców dostęp do rynku przewozowego.

W tym miejscu należy nadmienić, iż Prezes UOKiK nie podziela stanowiska Spółki, zgodnie z którym w przedmiotowej sprawie nie może być mowy o możliwości naruszenia interesu publicznego, w związku z tym, że Wnioskodawca działa na odrębnym rynku. Faktycznie, Wnioskodawca prowadzi regularny specjalny przewóz osób, który w art. 4 pkt 9 *ustawy o transporcie drogowym* został zdefiniowany jako niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, w omawianym przypadku pracowników dojeżdżających do zakładów pracy w Sanoku. Prezes UOKiK uwzględnił, iż Spółka prowadzi regularny przewóz osób, w tym również grupy osób (pracowników) obsługiwanych przez Wnioskodawcę, w zbliżonych godzinach odjazdu (tabela nr 6) oraz – co wyżej wskazano - wziął pod uwagę, iż dla Spółki grupa pracownicza stanowi aż 91% ogółu pasażerów przewożonych na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok. Zastosowana przez Spółkę obniżka cen biletów została skierowana właśnie do tej grupy pasażerów, a zatem należy uznać, iż pasażerowie-pracownicy są grupą konsumentów, o której pozyskanie zabiegają strony postępowania. W tym zakresie stwierdzenie, iż strony postępowania działają na odrębnych rynkach produktowych jest – w ocenie Prezesa UOKiK – niezgodne ze stanem faktycznym.

Uwzględniając powyższe należało uznać, iż w okolicznościach sprawy spełniona została przesłanka wynikająca z art. 1 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* tj. możliwość naruszenia interesu publicznoprawnego.

Rynek właściwy

Zgodnie z art. 4 pkt 9 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* przez „rynek właściwy” rozumie się 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.

Zgodnie z powyższą definicją rynek właściwy został ograniczony do pewnych towarów i terytorium, które w danej sprawie mają znaczenie z punktu widzenia konkurencji i uczestników rynku (E.Modzelewska-Wąchal, op.cit., str. 49).

Pod pojęciem towaru – zgodnie z art. 4 pkt 7 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* – rozumie się rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, **usługi**, a także roboty budowlane.

Z powołanych wyżej definicji wynika, iż na rynek właściwy składa się co najmniej rynek produktowy, wskazujący na towar lub usługę „uznawane przez ich nabywców za substytuty” oraz rynek geograficzny, identyfikujący obszar, na którym w odniesieniu do danego towaru lub usługi „panują zbliżone warunki konkurencji”.

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (produktowego, geograficznego) powinno w każdym przypadku towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej

jego segmentacji, a to dlatego by nie wystąpiły trudności w identyfikacji przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby w istocie rację bytu ze szkodą zarówno dla uczestników tego rynku jak i dla konsumentów.

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. S.Gronowski, Ustawa antymonopolowa - Komentarz, Warszawa 1996, s. 75). Równocześnie, korzystanie z tej dyrektywy powinno być jednak na tyle rozważne i wyważone, by nie dopuścić do sytuacji, w której rynek właściwy obejmowałby, po delimitacji, wyłącznie towar (usługę) jednego rodzaju, wytwarzane (świadczony) 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” (por. T. Skoczny, Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81).

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art.4 ust. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu uznał, iż w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy składnik produktowy rynku właściwego konstytuują usługi świadczone przez przewoźników, polegające na wykonywaniu regularnych przewozów.

Natomiast odnośnie określenia rynku geograficznego, to jego wyodrębnienie wyznacza wąskie obszary związane i „ciążące” ze względu na faktycznych i potencjalnych pasażerów do tych usług linii komunikacyjnych, na których konkurują uczestnicy niniejszego postępowania, bowiem z punktu widzenia pasażera wyrazem realizacji jego potrzeb nie jest jakiegokolwiek przemieszczanie, lecz podróż wykonywana na określonej trasie pomiędzy dwoma interesującymi go punktami za pomocą substytucyjnych (ze względu na trasę podróży) środków transportu.

Mając powyższe na uwadze, aspekt geograficzny rynku właściwego w przedmiotowej sprawie wyznaczono jako obszar geograficzny przynależny do trasy komunikacyjnej Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok.

Prezes UOKiK dokonał takiej delimitacji rynku w sprawie ponieważ:

- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego uznał, że rynek należy postrzegać jako obszar ciążący do określonych pokrywających się tras (zespołu linii komunikacyjnych), tzn. segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi, w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych, a to dzięki występowaniu na nim „stosunków wymiany między przewoźnikami, a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych”¹, podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar (powiat, województwo) na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników”, „mogą oni bowiem 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”²;

¹ Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

² tamże

- 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 jak tylko bezpośrednia linia. W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy przemieszczenie się na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, z uwagi na brak linii kolejowej, może odbyć się wyłącznie transportem drogowym. Potrzeby przewozów pasażerskich na ww. trasie zaspokajane są przez strony postępowania. Wprawdzie na odcinku Sanok-Brzozów, w miejscowości Brzozów zbiegają się linie komunikacyjne innych przewoźników obsługujących mieszkańców okolicznych miejscowości, jednakże trasy ich przewozów są zbieżne wyłącznie na ww. odcinku. Dla mieszkańców tych miejscowości (w tym również Izdebek i Przysietnicy) podróż do i z Sanoka z przesiadką w Brzozowie nie stanowi substytutu przejazdu bezpośredniego z uwagi na dłuższy czas przejazdu i przede wszystkim na cenę biletu. Powyższe okoliczności są tym istotniejsze, iż jak wskazano w niniejszej decyzji, znakomita większość pasażerów (ponad 91% - str. 13 decyzji) korzystających z usług przewozowych na tej trasie to pracownicy zakładów zlokalizowanych w Sanoku, czyli osoby korzystające z usług przewoźników w sposób regularny, o ściśle określonych porach.
- wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na 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 w transporcie drogowym (...) określającego, jak to wynika z art. 20 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, przebieg trasy przewozów, schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami”; a nadto wymóg koordynacji wykonywanych kursów. W związku z powyższym, nie można uznać za teren współzawodnictwa wnioskodawcy i Spółki całego obszaru, na którym każdy z nich prowadzi działalność gospodarczą konkurencyjną względem siebie, a jedynie te z jego części, które pokrywają się w znaczącym zakresie z określonymi trasami komunikacyjnymi lub ich odcinkami, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

Pozycja Spółki na rynku właściwym.

Art. 9 ust. 1 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* wprowadza bezwzględny zakaz nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym.

Przez pozycję dominującą – zgodnie z treścią art. 4 pkt 10 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* – rozumie się taką pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzeniu 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 %.**

Analiza materiału dowodowego zebranego w sprawie nie potwierdziła stanowiska Spółki odnośnie struktury rynku właściwego, stanu konkurencji, a co za tym idzie również w zakresie udziału Spółki w tym rynku (tabela nr 1). Różnica w ocenie stanu faktycznego wynika z błędnie zdefiniowanego rynku właściwego. Uwzględniając przyjętą wyżej przez Prezesa UOKiK definicję rynku właściwego ustalono, iż momencie wszczęcia przedmiotowego postępowania, uczestnikami tego rynku było czterech przedsiębiorców:

- PKS Connex Sanok Sp. z o.o. (Spółka) – działająca we wszystkie dni tygodnia,
- PKS Connex Brzozów Sp. z o.o. – działający jedynie w soboty, niedziele i święta,
- Paweł Kudła (Wnioskodawca) - działający we wszystkie dni tygodnia,
- Mariusz Czaja – działający tylko w dni robocze

Na dzień wydania niniejszej decyzji na rynku właściwym w sprawie działa 3 przedsiębiorców, a to z uwagi na wspomniane wyżej połączenie dwóch pierwszych spółek.

W ocenie Prezesa UOKiK (tabela nr 2-7) udział Spółki w określonym wyżej rynku właściwym wynosi od 40% do 63,4%, w zależności od kryterium oceny.

I tak, z uwagi na liczbę wykonywanych kursów w dni robocze udział Spółki w rynku w roku 2007 wynosił 50% przy 37% udziale Wnioskodawcy (tabela nr 2). Uwzględniając również kursy wykonywane w pozostałe dni (soboty, niedziele i święta) udział Spółki w rynku w roku 2007 wynosił 40%, a po uwzględnieniu kursów Spółki PKS Brzozów (tworzącej obecnie wraz ze Spółką wspólnego przedsiębiorcę) stanowiących 8% - udział Spółki w roku 2008 wynosił łącznie 50% (tabela nr 3 i nr 4).

Dane zestawione w tabeli nr 5 wskazują, iż Spółka posiadała w roku 2007 również największy, wynoszący 54,1% potencjał przewozowy, w roku 2008 udział ten wynosił co najmniej 63,4 % (tabela nr 6).

Z kolei, biorąc pod uwagę kryterium średniotygodniowej liczby faktycznie przewiezionych pasażerów, udział ten wynosi 64% (tabela nr 7).

Biorąc pod uwagę powyższe wskaźniki zachodzi domniemanie pozycji dominującej, o którym mowa w art. 4 pkt 10 *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* i należy uznać, iż na określonym wyżej rynku właściwym w sprawie tj. lokalnym rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, Spółka posiada pozycję dominującą.

Ocena zachowań Spółki pod kątem naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Dokonując oceny zachowań Spółki pod kątem nadużycia pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok, należy uwzględnić, iż zgodnie z żądaniem Wnioskodawcy postępowanie antymonopolowe zostało wszczęte i było prowadzone pod zarzutem stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów*. Przesłanką naruszenia tego przepisu były zarzucane przez Wnioskodawcę działania Spółki polegające na obniżeniu cen biletów za przejazd na wyżej wskazanej trasie kursami związanymi z dowozem pracowników.

Art. 8 ust. 2 pkt 5 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów* stanowi, iż zakazaniem nadużyciem dominującej na rynku właściwym jest działanie przedsiębiorcy polegające na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Omawiana praktyka ma przede wszystkim charakter antykonkurencyjny, a dobrem chronionym na podstawie ww. przepisu jest konkurencja jako taka.

Dla stwierdzenia stosowania tej praktyki, niezbędne jest spełnienie łącznie dwóch, wynikających z ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przesłanek, a mianowicie:

- zajmowanie przez przedsiębiorcę pozycji dominującej na danym rynku właściwym,
- nadużywanie tej pozycji poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

W poprzedniej części uzasadnienia zostało wykazane, iż Spółka posiada pozycję dominującą na lokalnym rynku przewozu osób na trasie Sanok-Brzozów Izdebki, a zatem pierwsza z ww. przesłanek została spełniona.

Kwestią kluczową w przedmiocie sprawy jest ustalenie, czy obniżając znacznie ceny biletów na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok kursami związanymi z dowozem pracowników, pomimo stosowania wyższych cen na innych kursach o tej samej długości, Spółka nadużywa posiadanej przez siebie pozycji dominującej na określonym wyżej rynku właściwym.

Wolna konkurencja oznacza otwarty dostęp do rynku na równych prawach dla wszystkich przedsiębiorców. Przedsiębiorcy rywalizują o to, aby w drodze oferowania lepszych cen lub warunków świadczenia usług pozyskać jak największą liczbę kontrahentów. Mechanizmy rynkowe funkcjonują efektywniej, gdy na rynku działa więcej przedsiębiorców i nie występują na nim żadne bariery wejścia. W okolicznościach rozpatrywanej sprawy bariery takie niewątpliwie istnieją. Dla małych przedsiębiorców, decydujących się na prowadzenie usług przewozu pasażerów, poważną barierę stanowi ekonomia skali, z której mają możliwość korzystać duże przedsiębiorstwa. Daje ona dużym przedsiębiorstwom przewagę kosztową w stosunku do nowych, małych przewoźników, co ujawnia się w możliwości obrony swojej pozycji na rynku poprzez obniżanie cen znacznie poniżej poziomu dotychczasowego (normalnego), aż do poziomu, do którego nie mogą zejść mniejsze, konkurencyjne firmy z uwagi na brak możliwości przerzucania kosztów na inne linie komunikacyjne. Większa skala działania daje dużym przedsiębiorstwom również przewagę finansową, tj. możliwość pokrywania strat na jednym rodzaju działalności przychodami z innego, bardziej rentownego rodzaju działalności. Mnogość linii autobusowych, które obsługuje Spółka stwarza temu przewoźnikowi sposobność budowania przewagi konkurencyjnej właśnie takim, jak w analizowanej sprawie, zróżnicowaniem cen.

Należy zauważyć, że poziom cen to podstawowy czynnik generujący wpływy ze sprzedaży biletów, a jednocześnie istotny element konkurencji. Zasadniczo, w świetle prawa konkurencji dopuszczalne jest obniżanie ceny towaru lub usługi w ramach walki konkurencyjnej, o ile cena taka nie zejdzie poniżej kosztów wytworzenia towaru lub świadczenia usługi. Np. w ustawie z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. Nr 47, poz. 211 z późn. zm.) w art. 15 ust. 1 pkt. 1, za czyn nieuczciwej konkurencji uznaje się *utrudnianie innym przedsiębiorcom dostępu do rynku przez sprzedaż towarów lub usług poniżej kosztów ich wytworzenia lub świadczenia albo odsprzedaż poniżej kosztów zakupu w celu eliminacji innych przedsiębiorców.*

Jak wyżej wskazano przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte zgodnie z żądaniem Wnioskodawcy pod zarzutem naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji, a przedmiotem oceny są działania Spółki polegające na znacznym obniżeniu cen biletów na określonych kursach. Analiza materiału dowodowego zebranego w sprawie

winna zatem zmierzać do ustalenia, czy nowe ceny zastosowane przez Spółkę, są w swej istocie cenami poniżej poziomu kosztów.

W okolicznościach faktycznych sprawy obniżenie cen biletów na kursach pracowniczych było reakcją Spółki na wejście na rynek nowego przewoźnika (Wnioskodawcy), oferującego usługi przewozowe grupie pasażerów, dotychczas generującej dla Spółki kapitalną część przychodów³. Analizując zachowania Spółki na gruncie przepisów *ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów* należy uznać, iż sam fakt obniżania cen biletów jako element walki konkurencyjnej mającej zwiększyć sprzedaż nie jest naganny pod warunkiem, iż nie są to tzw. ceny drapieżne. Z takimi cenami mamy do czynienia, gdy przedsiębiorca ustala ceny na tak niskim poziomie, że równie efektywny konkurent, lecz mający mniejsze zasoby finansowe lub mniejszą gotowość do ponoszenia strat z powodu wojny cenowej, jest zmuszony do wyjścia z rynku. Jedynym celem przedsiębiorcy stosującego takie ceny staje się eliminacja konkurenta i późniejsze podwyższenie cen do poprzedniego lub wyższego poziomu.

Jednym z pomocnych narzędzi służących do ustalenia, czy stosowane przez przedsiębiorcę zajmującego pozycję dominującą ceny mają charakter zakazanych cen drapieżnych może być, oparty o kryterium kosztowo-cenowe, test, który zaproponowali Ph. Areeda i D.F. Turner. Zgodnie z testem Areedy-Tarnera wszystkie ceny powyżej średnich kosztów zmiennych są uważane za legalne *per se*, a dopiero ceny ustalone na poziomie niepokrywającym tych kosztów mogą nosić znamiona cen drapieżnych. Kryterium to, w nieco zmodyfikowanej wersji, znajduje zastosowanie także w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, zdaniem którego:⁴

- ceny niższe od średniego jednostkowego kosztu zmiennego są w każdym wypadku przejawem nadużycia pozycji dominującej, ponieważ przedsiębiorca ją posiadający, stosując je, nie może odnieść z takiego zachowania, zważywszy na straty, które są w wypadku tego rodzaju cen generowane przez całość kosztów stałych oraz część kosztów zmiennych przypadających na jednostkę produkcji, żadnej innej korzyści poza tą, że zmusiwszy konkurenta do opuszczenia rynku, wróci do stanu sprzed jego wejścia,
- ceny wyższe od średniego jednostkowego kosztu zmiennego lecz niższe od średniego kosztu całkowitego mogą być również uznane za przejaw nadużycia pozycji dominującej, ale tylko wtedy, gdy zostanie wykazane, iż są one narzędziem szerszego planu mającego na celu eliminację konkurenta.

Specyfika techniczno-organizacyjna działalności transportowej powoduje, iż bezpośrednia aplikacja tego instrumentu do analizy cen pobieranych przez Spółkę nie jest możliwa. Dzieje się tak dlatego, że usługi świadczone przez Spółkę, zaspokajając odmienne potrzeby przewozowe (przejazdy dalekobieżne, lokalne, w dni powszednie, w niedziele i święta, przejazdy powtarzalne – do pracy i szkoły), są w sposób zróżnicowany kalkulowane w opłatach za ww. usługi (ceny biletów jednorazowych i miesięcznych, normalnych i ulgowych), a wskutek tego porównanie każdej z tych opłat ze średnimi kosztami przewoźnika nie znajduje żadnego uzasadnienia. Porównaniem, odnoszącym się bądź to do poszczególnych linii komunikacyjnych z osobna, bądź to do całego przedsiębiorcy, można objąć dopiero sumę przychodów i odpowiadającą jej sumę kosztów (całkowitych, zmiennych) poniesionych na ich uzyskanie lub, po uwzględnieniu

³ jak wskazano na str. 13 niniejszej decyzji – średnia ilość osób korzystających z przewozów pracowniczych na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki stanowi ok. 91% ogółu pasażerów Spółki

⁴ Zob. wyrok z dnia 3 lipca 1991r. w sprawie C-62/86 AKZO Chemie BV przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich

wykonanej pracy przewozowej, wielkość przychodu uzyskiwanego z 1 wozokilometra oraz wielkość poniesionych w związku z tym kosztów.

Analiza kosztów związanych z funkcjonowaniem linii Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok nie potwierdziła zarzutu stosowania cen poniżej kosztów. Jak wynika z zestawienia ujętego w tabeli nr 10 niniejszej decyzji, od momentu obniżenia cen biletów tj. od 02 stycznia 2007 r. na ww. trasie przychody uzyskiwane z tytułu sprzedaży biletów nie tylko całkowicie pokrywały koszty związane z funkcjonowaniem linii lecz również zapewniały uzyskanie w poszczególnych miesiącach dodatnich wyników finansowych, co odzwierciedlają dodatnie marże na sprzedaży biletów, wynoszące od +8,6% do +42,3%. Średnia marża w okresie od stycznia do kwietnia 2007 r., tj. w okresie, gdy według Wnioskodawcy Spółka podjęła sprzeczne z prawem działania, wyniosła 23,4%.

Zarówno w doktrynie jak i orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów uznaje się, iż stosowana przez przedsiębiorcę cena jest uczciwa, jeżeli jest współmierna do własnego świadczenia i obejmuje zarówno koszty jak i godziwy zysk (tak wyrok Sądu OKiK z dnia 24.04.2002 r. sygn. akt. XVII Ama 73/2001).

Skoro zatem przychody Spółki uzyskiwane na badanej trasie całkowicie pokrywają poniesione koszty, a nadto zapewniają dodatnią marżę na sprzedaży należy stwierdzić, iż ceny biletów pobieranych przez Spółkę na ww. trasie, pokrywające zarówno koszty w ujęciu kosztów jednostkowych biletów oraz tzw. wozokilometrów. jak i przynoszące Spółce zysk – nie mieszczą się w kategorii cen nieuczciwych.

Z powyższego wynika, iż sposób ustalania przez Spółkę cen biletów za przejazd na trasie Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok nie nosi znamion działania nieuczciwego.

Ocena relacji konkurencyjnych pomiędzy Spółką a Wnioskodawcą nie może pominąć skutków bezpośrednich w postaci zwiększenia lub zmniejszenia ilości przewożonych pasażerów jak i pośrednich - w postaci zmiany pozycji rynkowej przewoźników.

W przedmiotowej sprawie wejście Wnioskodawcy na rynek, na którym dotychczas działała Spółka spowodowało uruchomienie mechanizmów rynkowych o charakterze pozytywnym. Walka cenowa pomiędzy stronami postępowania doprowadziła do ustalenia cen biletów na niższym poziomie, który zmusza przedsiębiorców do szukania coraz bardziej efektywnych metod działania. Nie znalazł potwierdzenia zarzut stosowania przez Spółkę obniżek cen także na innych trasach do momentu eliminacji konkurentów i podnoszenia tych cen do poprzedniego poziomu. Zarzut taki postawiony był m.in. przez przewoźnika, konkurującego ze Spółką na innej trasie (Grabówka-Sanok), jednak dowody wykazały, iż obniżone przez Spółkę ceny biletów, zostały utrzymane na niezmiennym poziomie przez okres co najmniej 1,5 roku od momentu zaprzestania przez konkurenta Spółki prowadzenia przewozów na tej trasie.

Odnosząc się do rozpatrywanej trasy Sanok-Brzozów-Izdebki-Sanok należy uznać, iż choć teoretycznie istnieje możliwość zaprzestania działalności przez Wnioskodawcę i umocnienia tym samym pozycji Spółki na omawianym rynku, jednakże nie ma podstaw do stwierdzenia, iż nastąpiłoby to w wyniku celowego działania Spółki oraz, że Spółka powróci wówczas do poprzedniego, wyższego poziomu cen.

W ocenie Prezesa UOKiK działania Spółki polegające na obniżeniu cen na kursach, na których występuje największy popyt, w sytuacji, gdy ceny te nie są cenami drapieżnymi mają charakter naturalnej walki konkurencyjnej. Tym samym, nie można stwierdzić, iż Spółka celowo podejmuje działania przeciwdziałające ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.

Powyższe stanowisko, poparte orzecznictwem Sądu OKiK oraz Sądu Najwyższego, Prezes UOKiK prezentuje konsekwentnie w rozstrzyganiu spraw o analogicznym do przedmiotowego stanie faktycznym i tych samych okolicznościach (wyrok SN z dnia 16.06.2007 r., sygn. VI ACa 184/07).

Z uwagi zatem, na niezaistnienie w stanie faktycznym sprawy przesłanek z art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, orzeka się jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 *ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów*, w związku z art. 131 ust. 1 *ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów*, a także w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu w Krakowie, 30-011 Kraków, Plac Szczepański 5.

Z up. Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Leszek Piekarczyk
Dyrektor Delegatury UOKiK w Krakowie

Otrzymują:

1. Paweł Kudła
PRZEWÓZ OSÓB
38-111 Żytnów 281
2. Veolia Transport Bieszczady Sp. z o.o.
ul. Gen. J. Bema 3
38-500 Sanok
3. RKR a/a