



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

RGD.411-5/05/07

Gdańsk, dnia 28 lutego 2007r.

DECYZJA NR RGD.5/2007

Na podstawie art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244, poz. 2080 ze zmianą) i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 18, poz. 172 ze zmianą), w związku z art. 11 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek przedsiębiorcy NORD EXPRESS Spółka z o.o. z siedzibą w Dębnicy Kaszubskiej

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

nie stwierdza się stosowania przez Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Bytowie praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób na linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino poprzez narzucanie, w okresie od dnia 1 grudnia 2004r. do dnia 31 marca 2005r., nieuczciwych, rażąco niskich cen biletów jednorazowych za przejazd na tej linii.

UZASADNIENIE

W dniu 23 lutego 2005r. do Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku wpłynęło pismo z dnia 16 lutego 2005r. przedsiębiorcy NORD EXPRESS Spółka z o.o. z siedzibą w Dębnicy Kaszubskiej, zwanego dalej również NORD EXPRESS, wnioskodawcą lub skarżącym, wnoszącego o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Bytowie, zwanemu dalej PPKS Bytów lub skarżonym, pod zarzutem stosowania niedozwolonych „praktyk monopolistycznych” na trasie Słupsk-Trzebielino (na odcinku Słupsk-Suchorze), związanych z „wykorzystaniem monopolistycznej-dominującej pozycji na rynku w celu wypchnięcia z rynku przewozowego wnioskującego”.

W uzasadnieniu wystąpienia NORD EXPRESS podniósł m.in., iż:

- po uruchomieniu, z dniem 8 grudnia 2004r., nowego połączenia między miejscowościami Słupsk i Trzebielino, obsługiwanego dotychczas m.in. przez PPKS Bytów, skarżony wprowadził „na większości długości tej trasy znaczne obniżki cen biletów (na odcinku Słupsk-Suchorze, tj. $\frac{3}{4}$ długości trasy)”,
- dokonane przez PPKS Bytów obniżki, nazywane „promocją”, sięgały 50% wysokości poprzednich cen (dla przykładu nowa cena na odcinku Słupsk-Suchorze wynosiła 3,25zł, podczas gdy poprzednia 5,90zł),
- jako „mały podmiot” nie jest w stanie konkurować, w podobny sposób, z „olbrzymimi firmami, jakimi są PPKS Słupsk i PPKS Bytów”, bowiem „PPKSy są gotowe przez dłuższy czas nawet dopłacać do kursów, byle tylko doprowadzić do wypadnięcia [konkurenta] z rynku”, po czym „cena wzrośnie znacząco – co boleśnie odczują konsumenci”.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, mając na względzie treść wystąpienia i żądanie NORD EXPRESS Spółka z o.o. z siedzibą w Dębnicy Kaszubskiej, wszczął przeciwko Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w Słupsku, z dniem 23 lutego 2005r., postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem stosowania przez tego przedsiębiorcę praktyk zakazanych z mocy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r., Nr 244 , poz. 2080 ze zmianą), zwanej dalej ustawą o ochronie [...].

PPKS Bytów, odpowiadając na zawiadomienie o wszczęciu przeciwko niemu postępowania antymonopolowego, wniosło, pismem z dnia 18 marca 2005r., doręczonym w dniu 23 marca 2005r., o „oddalenie wniosku [...] i uznanie, że PPKS w Bytowie nie nadużył swojej pozycji dominującej poprzez obniżenie cen biletów na lokalnym rynku wykonywania regularnych przewozów osób – odcinku linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino”, a na rzecz swojego stanowiska podniosło, iż:

- usługi transportowe świadczy od 48 lat, a dysponując aktualnie [...] autobusami i „pełnym zapleczem technicznym” przewozi średniorocznie około [...] mln pasażerów i wykonuje około [...] mln kilometrów;
- zarzut „znaczącej obniżki cen biletów na odcinku Słupsk-Suchorze [stanowiącej część linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino]”, dokonanej, wg NORD EXPRESS, dopiero po wejściu wnioskodawcy na tę linię, jest o tyle nieuzasadniony, o ile „PPKS w Bytowie, tak, jak każde przedsiębiorstwo działające na rynku, stosuje ulgi, promocje i negocjacyjne ustalanie cen za wynajem”, w szczególności dlatego, że „wprowadzenie ulg na bilety jest działaniem marketingowym, którego celem jest zwrócenie uwagi na ofertę usług wykonywanych przez PPKS w Bytowie, zwiększenie liczby osób korzystających z oferty [...], przy utrzymaniu dotychczasowej opłacalności i rentowności linii komunikacyjnych”;
- działanie zaskarżone przez wnioskodawcę dotyczyło, ograniczonego przedziału czasowego, tj. okresu od dnia 1 grudnia 2004r. do dnia 31 marca 2005r., i podjęte zostało m.in. w wyniku wyciągnięcia wniosków z prowadzonych systematycznie analiz rynkowych, które „w ostatnim czasie” wskazywały „niewielki, lecz systematyczny spadek liczby pasażerów”, a jego istotą było „ogłoszenie i rozpropagowanie [w tym okresie] ulgi handlowej”, wy-

noszącej, w zakresie biletów jednorazowych, 45% w stosunku do cen biletów dotąd obowiązujących, a nie „wypchnięcie z rynku przewozowego wnioskującego”;

- w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 28 lutego 2005r. stosowało również, niezależnie od kwestionowanej przez NORD EXPRESS ulgi w zakresie biletów jednorazowych, ulgę wynoszącą 20% w odniesieniu do biletów miesięcznych; ulgę tę wprowadzono w związku z feriami zimowymi, przypadającymi w województwie pomorskim na dwa ostatnie tygodnie stycznia, a w województwie zachodniopomorskim na dwa ostatnie tygodnie lutego tego roku, dla ograniczenia występującego w tym czasie spadku zainteresowania uczniów tymi biletami;
- działania „promocyjne”, podobne do zaskarżonych w niniejszym postępowaniu przez NORD EXPRESS, stosowało wcześniej także na innych liniach komunikacyjnych i w różnych okresach czasu, m.in. na trasach: Słupsk-Kępicze, Słupsk-Dębica Kaszubska, Kołobrzeg-Koszalin-Polanów, Gdańsk-Kartuzy-Sierakowice, Gdańsk-Kartuzy-Sulęcyno oraz Gdańsk-Żukowo.

NA PODSTAWIE MATERIAŁÓW ZGROMADZONYCH W POSTĘPOWANIU ANTYMONOPOLOWYM PREZES URZĘDU USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY:

1.

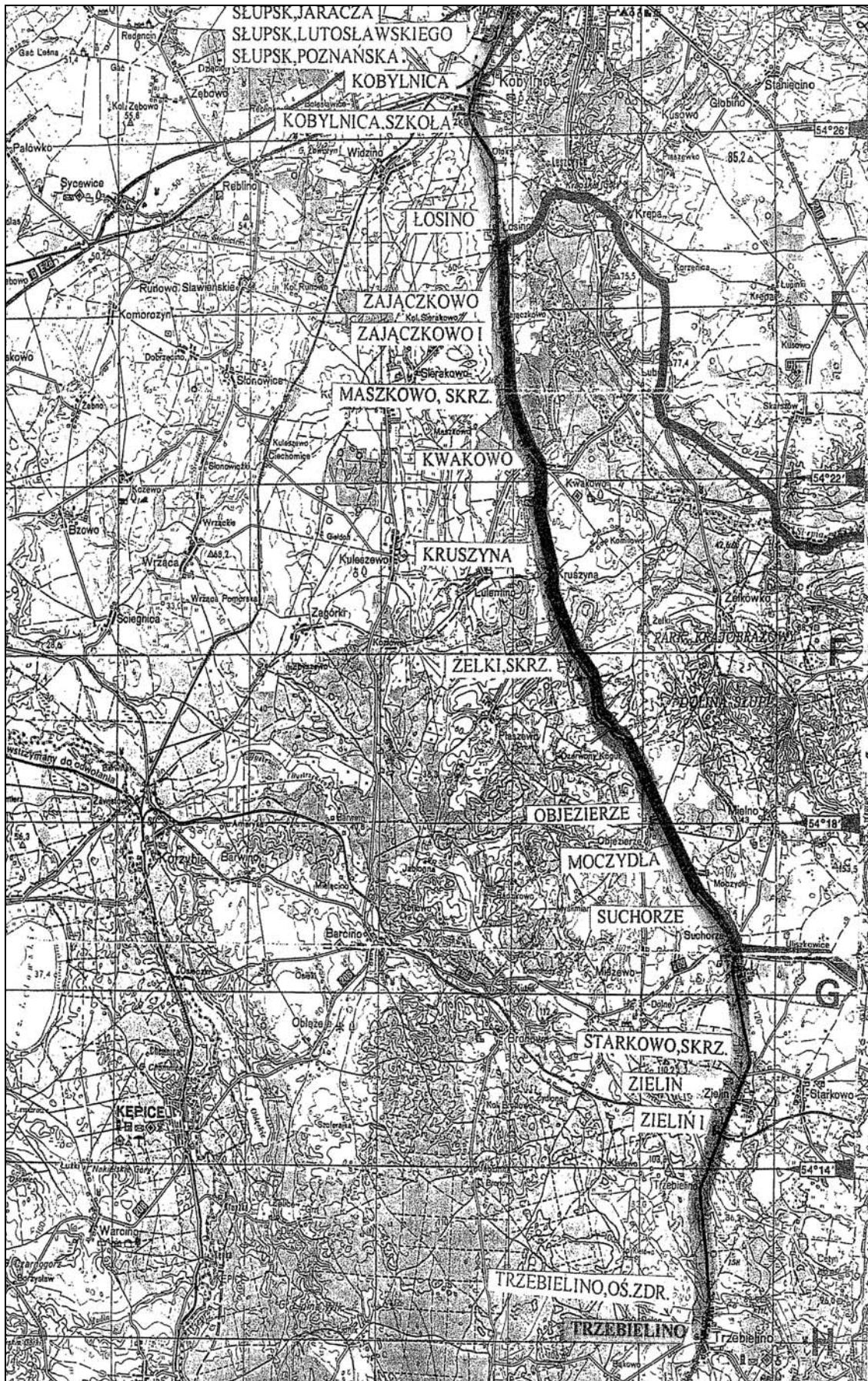
- 1.1. NORD EXPRESS został zarejestrowany w Krajowym Rejestrze Sądowym w dniu 16 lipca 2004r. pod numerem 000012998; jednym z przedmiotów działalności tego przedsiębiorcy, istotnym z punktu widzenia niniejszego postępowania, jest transport lądowy pozostały (przewóz osób).
- 1.2. NORD EXPRESS prowadzi działalność w zakresie transportu lądowego pozostałego na podstawie licencji nr 0026798 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób udzielonej w dniu 12 sierpnia 2004r. przez Starostwo Powiatowe w Słupsku, a w obszarze związanym z niniejszym postępowaniem – na podstawie zezwolenia nr 0000607 na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w ramach liczącej 34 km linii regularnej Słupsk-Trzebielino przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Łosino, Zajączkowo, Maszkowo, Kwakowo, Kruszyna, Żelki, Objezierze, Moczydła, Suchorze, Starkowo i Zieliń (por. rysunek 1), udzielonego w dniu 26 listopada 2004r. przez Marszałka Województwa Pomorskiego.
- 1.3. Dane dotyczące ilości kursów (w obu kierunkach) wykonywanych przez wnioskodawcę w okresie od rozpoczęcia działalności na przedmiotowej linii, tj. od dnia 8 grudnia 2004r. do końca września 2006r., w dni robocze, soboty oraz niedziele i święta, przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

WG STANU NA:	ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA TRASIE SŁUPSK-TRZEBIELINO		
	DZIEŃ ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA/ŚWIĘTO
okres od dnia 8 grudnia 2004r. do dnia 7 lutego 2005r.	14	14	12
dzień 8 lutego 2005r.	12	10	6
dzień 1 września 2006r.	18	12	6

Źródło: pisma z dnia 26 kwietnia 2005r. oraz z dnia 5 września 2006r.

Rysunek 1



1.4. Ilości pasażerów przewiezionych na podstawie sprzedanych przez wnioskodaw-

cę biletów jednorazowych oraz miesięcznych na linii Słupsk-Trzebielino, w grudniu 2004r. i w poszczególnych miesiącach okresu styczeń 2005r. – czerwiec 2006r., przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

ROK, MIESIĄC	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH	IŁOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW MIESIĘCZNYCH	IŁOŚĆ PRZEJAZDÓW W MIESIĄCU (W DNI ROBOCZE)	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH*	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH ([2] + [5])
1	2	3	4	5	6
2004					
XII	.	.	.	.
2005					
I	.	.	.	.	.

XII	.	.	.	.	.
2006					
I	.	.	.	.	.

VI	.	.	.	.	.

* – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloraz ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń odpowiada dolnej granicy przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

Źródło: pisma NORD EXPRESS z dnia 26 kwietnia i 12 maja 2005r. oraz z dnia 5 września i 6 listopada 2006r.

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 151 z dnia 4 maja 2005r., nr 171 z dnia 16 maja 2005r., nr 459 z dnia 28 listopada 2005r., nr 314 z dnia 25 października 2006r. i nr 343 z dnia 15 listopada 2006r. o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

1.5. Opłaty pobierane przez NORD EXPRESS z tytułu przewozów pasażerów na trasie Słupsk-Trzebielino na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych obowiązujące w okresie od dnia 8 grudnia 2004r. przedstawiono, odpowiednio, w tablicach 3 i 4.

Tablica 3

ODLEGŁOŚĆ [KM]	CENA BILETU JEDNORAZOWEGO [zł]	CENA BILETU MIESIĘCZNEGO [zł]
0-3	1,50	49,00
4-6	2,00	59,00
7-9	2,50	79,00
10-15	3,00	99,00
16-20	4,00	109,00
21-25	5,00	129,00
26-30	5,50	149,00
31-35	6,00	169,00
36-40	6,50	189,00

Źródło: pisma z dnia 26 kwietnia i 21 listopada 2005r.

Tablica 4

ODLEGŁOŚĆ (W KM)	CENA BILETU JEDNORAZOWEGO [ZŁ]	CENA BILETU MIESIĘCZNEGO [ZŁ]
0-3	1,50	54,00
4-6	2,00	69,00
7-9	2,50	84,00
10-13	3,00	99,00
14-16	3,50	109,00
16-20	4,00	119,00
21-25	5,00	149,00
26-30	5,50	179,00
31-40	6,00	189,00

Źródło: pismo z dnia 5 września 2006r.

Aczkolwiek taryfa opłat pobieranych przez NORD EXPRESS jest na wszystkich liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez tego przewoźnika, co do zasady, taka sama, to, jak wynika z jego pisma z dnia 5 września 2005r., pomiędzy Słupskiem i Trzebielinem, „ze względu na stosowaną w P PKS Bytów taryfę na tej linii”, wnioskodawca jest zmuszony „utrzymać niższą cenę w końcowej części tabeli biletów jednorazowych – np. na odcinku pow. 30km na innych trasach firmy bilet kosztuje 7zł, na Trzebielinie – 6zł, gdyż bilet P PKS Bytów na tym odcinku kosztuje 6,4zł”.

2.

2.1. W dacie wszczęcia postępowania PPKS Bytów prowadziło działalność na podstawie licencji nr 0021779 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób udzielonej w dniu 14 marca 2003r. przez Starostę Bytowski, a w zakresie objętym zarzutem NORD EXPRESS – na podstawie następujących zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym:

- nr 0000313 w ramach linii regularnej Słupsk-Szczecinek przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Kwakowo, Suchorze, Trzebielino, Dretyń, Węgorzynko, Miastko, Chrostowo, Biała, Drzonowo i Marcelin, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000315 w ramach linii regularnej Słupsk-Bielsko przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Objezierze, Cetyń, Tursko, Węgorzynko, Miastko, Łękinia, Koczała i Potoki, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000318 w ramach linii regularnej Słupsk-Koczała przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Kruszyna, Kletowo, Dretyń, Miastko, Słosinko i Łękinia, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000323 w ramach linii regularnej Słupsk-Człuchów przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Kwakowo, Objezierze, Kletowo, Bożanka, Węgorzynko, Miastko, Ostrówek, Trzyniec, Koczała, Bryle, Przechlewo i Marysin, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000338 w ramach linii regularnej Słupsk-Brusy przebiegającej przez miejscowości: Łosino, Kwakowo, Objezierze, Kołczygłowy, Borzytuchom, Udorpie, Kostki, Przewóz, Sominy, Trzebuń, Lamk i Zalesie, udzielonego

przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,

- nr 0000339 w ramach linii regularnej Słupsk-Starogard Gdański przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Kwakowo, Moczydła, Starkówka, Kołczyłowy, Kamieńcz, Borzytuchom, Świątkow, Bytów, Rabacino, Mokrzyń, Półczno, Skwierzawy, Nakła, Gostomko, Kościerzyna, Zielenin, Nowa Karczma, Płachty, Deka, Łaszewo, Borówno i Okole, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000340 w ramach linii regularnej Słupsk-Sulęczyno przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Zajączkowo, Kruszyna, Suchorze, Kołczyłowy, Jutrzenka, Świerkówko, Bytów, Pomysk Mały, Jamno, Parchowo i Nowy Dwór, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.,
- nr 0000522 w ramach linii regularnej Słupsk-Miastko przebiegającej przez miejscowości: Kobylnica, Kwakowo, Objezierze, Suchorze, Kletowo, Bąkowo, Broczyna, Tursko, Kowalewice i Węgorzynko, udzielonego przez Marszałka Województwa Pomorskiego w dniu 27 listopada 2003r.

2.2. Usługi świadczone przez PPKS Bytów na liczącej 34km trasie Słupsk-Trzebielino realizowane są albo w ramach relacji łączących Słupsk z miejscowościami: Miastko, Bielsko, Człuchów, Koczała oraz Szczecinek (w wypadku każdej z tych relacji pasażer ma możliwości odbycia podróży na całej długości tej trasy, w tym na liczącym 25km odcinku Słupsk-Suchorze), albo w ramach kursów łączących Słupsk z miejscowościami: Bytów, Starogard Gdański oraz Brusy (w wypadku każdej z tych relacji pasażer ma możliwość odbycia podróży na części tej trasy, tj. jedynie na odcinku Słupsk-Suchorze).

Okoliczności, o których mowa wyżej, powodują, iż na odcinku Słupsk-Suchorze, będącym „rdzeniem” linii Słupsk-Trzebielino, dostępność usług PPKS Bytów jest istotnie większa, a pozycja konkurencyjna tego przedsiębiorcy potencjalnie silniejsza niż na całości trasy Słupsk-Trzebielino.

2.3. Informacje dotyczące ilości kursów wykonywanych przez PPKS Bytów na całości linii Słupsk-Trzebielino i na odcinku Słupsk-Suchorze, tj. odcinku „o największym potoku podróżnych”, wg stanu na grudzień 2004r., luty 2005r. i wrzesień 2006r., w dni robocze, soboty oraz niedziele i święta znajdują się w tablicy 5.

Tablica 5

WG STANU NA:	ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA TRASIE SŁUPSK-TRZEBIELINO		
	DZIEŃ ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA/ŚWIĘTO
grudzień 2004r., luty 2005r., wrzesień 2006r.	22	5	7
	ILOŚĆ KURSÓW (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANYCH NA TRASIE SŁUPSK-SUCHORZE		
grudzień 2004r., luty 2005r.	44	17	19
wrzesień 2006r.	43	15	14

Źródło: Rozkład jazdy pasażerskiej komunikacji autobusowej. XI Województwo Pomorskie, wydanie I, Warszawa 2004; Rozkład jazdy pasażerskiej komunikacji autobusowej. XI Województwo Pomorskie, wydanie I, Warszawa 2006; pismo PPKS Bytów z dnia 17 czerwca i 30 listopada 2005r. oraz z dnia 25 września 2006r.

2.4. Informacje dotyczące ilości pasażerów przewiezionych przez PPKS Bytów na podstawie biletów jednorazowych i miesięcznych na linii Słupsk-Trzebielino w poszczególnych miesiącach okresu wrzesień 2004r. – czerwiec 2006r. przedsta-

wiono w tablicy 6.

Tablica 6

ROK, MIESIĄC	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH*	IŁOŚĆ SPRZEDANYCH BILETÓW MIESIĘCZNYCH**	IŁOŚĆ PRZEJAZDÓW W MIESIĄCU (W DNI ROBOCZE)	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH***	IŁOŚĆ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH NA PODSTAWIE BILETÓW JEDNORAZOWYCH I MIESIĘCZNYCH ([2] + [5])
1	2	3	4	5	6
2004					
IX

XII
2005					
I

XII
2006					
I

VI

* – ilość pasażerów przewiezionych przez PPKS Bytów na podstawie biletów jednorazowych w relacji Słupsk-Trzebielino, będącej częścią linii komunikacyjnych łączących Słupsk z miejscowościami: Miastko, Bielsko, Człuchów, Koczała i Szczecinek, oraz w relacji Słupsk-Suchorze, której całość lub fragmenty należą do linii komunikacyjnych łączących Słupsk z miejscowościami: Bytów, Starogard Gdański i Brusy

** – ilość biletów miesięcznych sprzedanych przez PPKS Bytów pasażerem podróżującym w relacji Słupsk-Trzebielino, będącej częścią linii komunikacyjnych łączących Słupsk z miejscowościami: Miastko, Bielsko, Człuchów, Koczała i Szczecinek, oraz w relacji Słupsk-Suchorze, której całość lub fragmenty należą do linii komunikacyjnych łączących Słupsk z miejscowościami: Bytów, Starogard Gdański oraz Brusy

*** – ilość osób przewiezionych na podstawie biletów miesięcznych obliczono jako iloraz ilości biletów sprzedanych i ilości przejazdów w dni robocze (przy założeniu dwóch przejazdów dziennie); biorąc pod uwagę, że bilet miesięczny upoważnia do przejazdów także w sobotę, niedzielę i dni świąteczne, wynik obliczeń odpowiada dolnej granicy przedziału zawierającego rzeczywistą ilość zrealizowanych przejazdów

Źródło: pisma PPKS Bytów z dnia 17 czerwca i 29 listopada 2005r. oraz z dnia 25 września 2006r.

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 227 z dnia 29 czerwca 2005r., nr 492 z dnia 7 grudnia 2005r. oraz nr 315 z dnia 25 października 2006r. o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

2.5. Zestawienie jednostkowych przychodów i kosztów związanych z wykonaniem przez PPKS Bytów pracy 1 wozokilometra w każdym z miesięcy okresu styczeń 2004r. – sierpień 2006r. zawiera tablica 7.

Tablica 7

	Rok 2004			Rok 2005			Rok 2006		
	P/W	K/W	(P-K)/W	P/W	K/W	(P-K)/W	P/W	K/W	(P-K)/W
I

XII

Źródło: pismo z dnia 17 czerwca 2005r. oraz z dnia 26 listopada 2006r.

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 227 z dnia 29 czerwca 2005r. oraz nr 359 z dnia 5 grudnia 2006r. o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

2.6. Wysokość opłat pobieranych przez PPKS Bytów za przewóz osób w międzymiastowej komunikacji autobusowej na podstawie biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych imiennych ogólnodostępnych normalnych przedstawiono, poczynając od roku 2004r., odpowiednio, w tablicy 8 i tablicy 9.

Tablica 8

ODLEGŁOŚĆ (W KM)	CENY BILETU JEDNORAZOWEGO [ZŁ] OBOWIĄZUJĄCE:				
	DO DNIA 31 STYCZNIA 2004R. ¹	OD DNIA 1 LUTEGO 2004R. ²	OD DNIA 1 MAJA 2005R. ³	OD DNIA 1 WRZEŚNIA 2005R. ⁴	OD DNIA 8 MAJA 2006R. ⁵
0-3	2,10	2,30	2,00	2,10	2,20
4-6	2,50	2,70	2,50	2,60	2,70
7-9	3,00	3,30	3,00	3,10	3,20
10-12	3,40	3,70	3,50	3,60	3,70
13-15	3,90	4,30	4,00	4,10	4,20
16-20	4,40	4,80	4,50	4,50	4,60
21-25	5,40	5,90	5,00	5,20	5,30
26-30	6,20	6,80	5,50	5,80	5,80
31-35	6,90	7,50	6,00	6,30	6,40
36-40	7,80	8,60	7,00	7,30	7,40

Źródło: 1. Zarządzenie nr 1/2003 Zarządcy Dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bytowie z dnia 13 stycznia 2003r. w sprawie ustalania cen za przewozy osób w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej; 2. Zarządzenie nr 2/2004 Zarządcy Dyrektora Przedsiębiorstwa ... w sprawie ... z dnia 12 stycznia 2004r.; 3. Aneks nr 1 z dnia 22 kwietnia 2005r. do zarządzenia nr 2/2004 z dnia 12 stycznia 2004r.; 4. Zarządzenie nr 7/2005 Tymczasowego Kierownika Przedsiębiorstwa ... z dnia 27 lipca 2005r. w sprawie ...; 5. Zarządzenie nr 32/2006 Zarządcy Komisarycznego PPKS w Bytowie z dnia 18 kwietnia 2006r. w sprawie ...

Tablica 9

ODLEGŁOŚĆ (W KM)	CENY BILETU MIESIĘCZNEGO (W ZŁ) OBOWIĄZUJĄCE:		
	OD DNIA 1 MARCA 2004R. ¹	OD DNIA 1 WRZEŚNIA 2005R. ²	OD DNIA 8 MAJA 2006R. ³
0-3	74,00	77,00	77,00
4-6	86,00	90,00	90,00
7-9	106,00	110,00	110,00
10-12	118,00	123,00	123,00
13-15	138,00	142,00	142,00
16-20	154,00	160,00	160,00
21-25	189,00	195,00	195,00
26-30	218,00	225,00	225,00
31-35	240,00	245,00	245,00
35-40	275,00	285,00	285,00

Źródło: 1. Zarządzenie nr 2/2004 Zarządcy Dyrektora Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bytowie z dnia 12 stycznia 2004r. w sprawie ustalania cen za przewozy osób w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej; 2. Zarządzenie nr 7/2005 Tymczasowego Kierownika Przedsiębiorstwa ... z dnia 27 lipca 2005r. w sprawie ...; 3. Zarządzenie nr 32/2006 Zarządcy Komisarycznego PPKS w Bytowie z dnia 18 kwietnia 2006r. w sprawie ...

2.7. W okresie od dnia 1 maja 2005r. do dnia 31 lipca 2006r. ani na całości linii Słupsk-Trzebielino, ani na żadnej z jej części, nie miały miejsca, wbrew twierdzeniu NORD EXPRESS zawartemu w piśmie z dnia 5 maja 2005r., „żadne ulgi

czy *promocje*' (patrz w tej sprawie: pismo PPKS Bytów z dnia 30 listopada 2005r. oraz z dnia 25 września 2006r.).¹

3.

3.1. Na linii komunikacyjnej (bądź częściach linii) Słupsk-Trzebielino, oprócz PPKS Bytów i NORD EXPRESS, funkcjonują następujący przewoźnicy:²

- Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Słupsku (zwane dalej PPKS Słupsk), które świadcząc usługi na linii:
 - Słupsk-Mielno obsługuje odcinek Słupsk-Suchorze, tj. fragment relacji Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 4 kursów w dni robocze i 2 kursów w soboty,
 - Słupsk-Płaszewo obsługuje odcinek Słupsk-Kruszyna, tj. fragment relacji Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 20 kursów w dni robocze i 2 w soboty,
 - Słupsk-Żelki obsługuje, tym samym, fragment relacji Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 18 kursów w dni robocze,
 - Słupsk-Kuleszewo obsługuje odcinek Słupsk-Łosino, tj. fragment relacji Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 16 kursów w dni robocze i 4 w soboty i niedziele;
- Przedsiębiorstwo PKS Człuchów Spółka z o.o. (zwane dalej PKS Człuchów), które świadcząc usługi na linii Słupsk-Debrzno obsługuje, w jej ramach, relację Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością, do dnia 28 lutego 2005r., 2 kursów w dni robocze (i dodatkowo 2 kursów w piątki i niedziele), a od dnia 1 marca 2005r. tylko 2 kursów w dni robocze;
- Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Starogard Gdański (zwane dalej PPKS Starogard Gdański), które świadcząc usługi na linii Słupsk-Bytów-Kościerzyna-Starogard Gdański obsługuje, w jej ramach, odcinek Słupsk-Suchorze, z częstotliwością 4 kursów dziennie (od poniedziałku do niedzieli);
- Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Szczecinku (zwane dalej PPKS Szczecinek), które świadcząc usługi na linii Słupsk-Trzebielino-Miastko-Biały Bór-Szczecinek obsługuje, tym samym, relację Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 2 kursów dziennie (w dni robocze i sobotę);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice Spółka z o.o. (zwane

¹ W powołanym piśmie NORD EXPRESS utrzymuje, iż „P PPKS Bytów od dnia 1 maja b.r. uruchomił po miesiącu przerwy kolejną *promocję*”, gdy, tymczasem, z materiału dowodowego zebranego w postępowaniu wynika, iż z tą datą nastąpiła, na podstawie aneksu nr 1 z dnia 22 kwietnia 2005r. do zarządzenia nr 2/2004 Zarządcy Dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Bytowie z dnia 12 stycznia 2004r. w sprawie ustalania cen za przewozy osób w krajowej międzymiastowej komunikacji autobusowej, zmiana obowiązującej taryfy, polegająca na jej dostosowaniu do opłat pobieranych przez wnioskodawcę.

² W wypadku każdego z przewoźników, o których mowa w punkcie 3.1, dane dotyczące ilości wykonywanych przez nich kursów odnoszą się wprost do roku 2005 i obejmują kursy w obu kierunkach; równocześnie, zmiany, które nastąpiły w roku 2006 były na tyle nieznaczne, że, zdaniem organu antymonopolowego, nie miały istotnego wpływu na obraz konkurencji na linii Słupsk-Trzebielino (podstawą analizy przeprowadzonej w tym zakresie był Ogólnopolski Internetowy Rozkład Jazdy Autobusów zlokalizowany pod adresem: <http://www.rozklady.com.pl>).

dalej PKS Chojnice), które świadcząc usługi na linii Słupsk-Bytów-Lipnica-Chojnice obsługuje, w jej ramach, odcinek Słupsk-Suchorze, tj. fragment relacji Słupsk-Trzebielino, z częstotliwością 4 kursów dziennie (od poniedziałku do niedzieli);

- Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. z siedzibą w Słupsku (zwany dalej MZK w Słupsku), który świadcząc usługi m.in. na liniach: Słupsk-Bolesławice-Kobylnica-Łosino-Kończewo (oznaczonej jako linia [12]) oraz Słupsk-Kobylnica-Widzino (oznaczonej jako linia [5]) obsługuje, w ich ramach, odcinki, odpowiednio, Słupsk-Kobylnica-Łosino i Słupsk-Kobylnica, z częstotliwością: 97 kursów w dzień roboczy, 87 kursów w sobotę i 60 kursów w niedzielę (linia [12]) oraz 28 kursów wyłącznie w dzień roboczy (linia [5]).

3.2. Zestawienie odcinków linii Słupsk-Trzebielino, obsługiwanych wspólnie przez PPKS Bytów, NORD EXPRESS i przewoźników, o których mowa w punkcie 3.1, przedstawiono w tabelicy 10.

Tablica 10

PRZYSTANKI LINII SŁUPSK- TRZEBIELINO	ODLE- GŁOŚĆ [KM] ↓	NORD EXPRESS	PPKS BYTÓW		PKS CZŁUCHÓW	PPKS SZCZECINEK	PPKS STAROGARD GDAŃSKI	PKS CHOJNICE	PPKS SŁUPSK				MZK SŁUPSK	
Słupsk	0	•*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Kobylnica	4	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Łosino	8	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Zajączkowo	11	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Maszkowo	12	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Kwakowo	13	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Kruszyna	14	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Żelki	17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Objezierze	22	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Moczydła	23	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Suchorze	25	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Starkowo	27	•	•		•	•								
Zieliń	29	•	•		•	•								
Trzebielino	34	•	•		•	•								

* - symbol „•” oznacza, że przewoźnik, świadcząc usługi na określonej linii komunikacyjnej, zatrzymuje się na danym przystanku

Źródło: opracowanie własne organu antymonopolowego na podstawie materiału dowodowego zebranego w postępowaniu

4.

4.1. Pismem z dnia 16 maja 2005r. PPKS Bytów wniosło do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Sądu Okręgowego w Gdańsku, zażalenie na postanowienie Prezesa Urzędu nr 151 z dnia 4 maja 2005r. w przedmiocie ograniczenia strony prawa wglądu do materiału dowodowego przedstawionego przez NORD EXPRESS przy piśmie z dnia 26 kwietnia 2005r. Postanowieniem z dnia 29 lipca 2005r., doręczonym Delegaturze UOKiK w Gdańsku w dniu 22 sierpnia 2005r., Sąd zażalenie odrzucił.

4.2. Pismem z dnia 2 grudnia 2005r. PPKS Bytów wniosło do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem organu antymonopolowego, zażalenie na postanowienie Prezesa Urzędu nr 459 z dnia 28 listopada 2005r. w przedmiocie ograniczenia strony prawa wglądu do materiału dowodowego przedsta-

wionego przez NORD EXPRESS przy piśmie z dnia 21 listopada 2005r. Postanowieniem z dnia 29 czerwca 2006r., doręczonym Delegaturze UOKiK w Gdańsku w dniu 25 lipca 2006r., Sąd zażalenie odrzucił.

MAJĄC NA WZGLĘDZIE ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY, PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE.

5. PRZEDMIOT POSTĘPOWANIA ANTYMONOPOLOWEGO.

Przedmiotem postępowania jest rozstrzygnięcie, czy zarzut stawiany PPKS Bytów, tj. wprowadzenia na linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino (Słupsk-Suchorze), równocześnie z wejściem na tę linię NORD EXPRESS, „znaczących obniżek cen”, mających na celu „wypchnięcie wnioskodawcy z rynku”, znajduje potwierdzenie w zebranych w sprawie materiale dowodowym i czy takie działanie wyczerpuje znamiona praktyki ograniczającej konkurencję, zakazanej z mocy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...].

6. NARUSZENIE INTERESU PUBLICZNEGO.

Biorąc pod uwagę treść przepisu art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie [...], stanowiącego, iż określa ona „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowania w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”, organ antymonopolowy rozważył, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań PPKS Bytów z hipotezą art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale także, co dla rozstrzygnięcia przedmiotowego sporu istotne, interes publiczny.

Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt I CKN 1217/98, „ustawa antymonopolowa ma charakter publicznoprawny [...] jej celem jest służyć interesom publicznym. Ingeruje, gdy w wyniku pewnych ogólnych zjawisk zagrożona jest sama instytucja konkurencji. Nie odnosi się do ochrony roszczeń indywidualnych”; z publicznoprawnego charakteru ustawy o ochronie [...] wynika zatem, iż, co do zasady, znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem i niezakłóconym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie – jako zagrażające bądź naruszające konkurencję należy uznać jedynie takie zachowania przedsiębiorców, które dotyczą sfery interesów szerokiego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji jako zjawiska właściwego mechanizmom gospodarowania.³

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania odbywające się w sferze pozyskiwania nabywców zainteresowanych świadczonymi przez nie usługami przewozu osób na linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino, ujawniające się przede wszystkim w sferze pobieranych opłat, wywołuje lub może wywoływać znaczące skutki, w tym negatyw-

³ W pewnych okolicznościach nawet naruszeniu interesu indywidualnego może być przypisany wymiar publicznoprawny; taka sytuacja ma miejsce wtedy, gdy, jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 lutego 2004r., sygn. akt III SK 2/04, „indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują lub mogą wywoływać zakazane skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”

ne, zarówno dla stanu i struktury rynku właściwego (ilości podmiotów działających na rynku, ich wzajemnych pozycji konkurencyjnej), jak i, w konsekwencji, dla szerokiego kręgu konsumentów (tu: pasażerów), dla których akceptowalna wysokość ceny i swoboda przemieszczania się w określonych relacjach transportowych stanowią te kryteria wyboru, od spełnienia których znacząco uzależniają korzystanie lub rezygnację z oferty określonego przewoźnika.

Zważywszy na wskazane wyżej okoliczności organ antymonopolowy uznaje, iż spełniona jest przesłanka, wynikająca z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie [...], uzasadniająca postawienie skarżonemu zarzutu naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 1 tej ustawy.

7. RYNEK WŁAŚCIWY.

Realizacja postulatu zapewnienia poprawności metodologicznej rozstrzygnięcia wymaga od Prezesa Urzędu, aby działania PPKS Bytów, kwestionowane przez NORD EXPRESS, były rozpatrywane nie tylko w kontekście tzw. rynku właściwego, określonego w art. 4 ust. 8 ustawy, jako *„rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji”*, ale i pod kątem ewentualnego nadużycia przez niego pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 ust. 9 ustawy, *„pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%”*.

Z powołanej definicji rynku właściwego wynika wprost, iż jego delimitacja powinna uwzględniać co najmniej dwa składniki, tj. przedmiotowy, wskazujący na towar lub usługę *„uznawane przez [...] nabywców za substytuty”*, oraz przestrzenny, identyfikujący obszar, na którym, w odniesieniu do danego towaru lub usługi, *„panują zbliżone warunki konkurencji”*; w niektórych stanach faktycznych, związanych np. z okresowością wytwarzania produktu lub świadczenia usługi bądź ze zmienną w czasie dynamiką procesów rynkowych, istotnymi przeobrażeniami mechanizmu i instrumentów konkurencji, niezbędne staje się, ponadto, uwzględnienie składnika czasowego.

Wyznaczaniu elementów składowych rynku właściwego (przedmiotu, terytorium, przedziału czasowego obejmującego jego charakterystyczne i wyróżnione stany) powinno, w każdym wypadku, towarzyszyć dążenie do możliwie wąskiej jego segmentacji, albowiem w przeciwnym razie mogłyby zaistnieć trudności w znalezieniu przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie [...], mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby, w istocie, rację bytu ze szkodą zarówno dla konsumentów, jak i dla konkurentów.

Takie stanowisko znajduje uzasadnienie tak w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (por. m.in. wyroki z dnia 18 grudnia 1990r., sygn. akt XVII Amr 7/90; z dnia 4 października 1993r., sygn. akt XVII Amr 29/93; z dnia 31 maja 1995r., sygn. akt XVII Amr 9/95), jak i w judykaturze Unii Europejskiej

(por. Gronowski S., Ustawa antymonopolowa. Komentarz, Warszawa 1996, s. 75). Równocześnie, korzystanie z tej dyrektywy powinno być jednak na tyle rozsądne i wyważone, by nie dopuścić do sytuacji, w której rynek właściwy obejmowałby, po delimitacji, wyłącznie towar (usługę) jednego rodzaju, wytwarzane (świadczone) przez jednego producenta (usługodawcę), bowiem, jak podnosi się w piśmiennictwie, *„w rzeczywistości nie chodzi jednak o wyodrębnienie możliwie wąsko zakreślonych rynków, lecz o wyznaczenie tego jednego, właściwego w prowadzonej sprawie”*.⁴

Biorąc pod uwagę treść definicji sformułowanej w art. 4 ust. 8 ustawy o ochronie [...], Prezes Urzędu uznaje, iż element produktowy rynku właściwego konstytuują w niniejszej sprawie usługi polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych (normalnych i ulgowych), natomiast element przestrzenny tego rynku obszary *„ciążące”*, ze względu na rzeczywistych i potencjalnych nabywców tych usług, do linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino, na której skarżący i skarżony rywalizują ze sobą o pozyskanie jak największej ilości pasażerów zainteresowanych ich ofertami.

Określając składnik terytorialny rynku właściwego jak wyżej, organ antymonopolowy dokonał takiej delimitacji, albowiem:

- za istotną przesłankę definiowania rynku jako linii komunikacyjnej uznaje wymogi wynikające z aktualnych regulacji prawnych, nakładających na potencjalnych przewoźników m.in. obowiązek uzyskania, przed rozpoczęciem wykonywania przewozów regularnych w transporcie drogowym osób, m.in. zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 ze zmianami), określającego, jak to wynika z art. 21 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, *„schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną [podkr. Prezesa Urzędu] i przystankami”*;
- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego postrzega linię komunikacyjną jako *„najwęższy segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi i w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych”*, a to dzięki występowaniu na nim dających się jednoznacznie identyfikować *„stosunków wymiany pomiędzy przewoźnikami a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych”*⁵, podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar, na którym wykonywane są przewozy, *„brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników”*, bowiem *„mogą oni [...] w różnym zakresie oddziaływać przy pomocy podstawowych instrumentów konkurencji, tj. ceny, jakości i ilości usług, promocji, dystrybucji na klientów i konkurentów, natomiast*

⁴ Skoczny T., Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Warszawa 1994, s. 81.

⁵ Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

*może pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku nie występować proces konkurencji*⁶;

- z punktu widzenia potencjalnego nabywcy (konsumenta) usługi przewozowej zamierzającego zrealizować określoną potrzebę transportową związaną z przemieszczeniem się pomiędzy dwoma wybranymi punktami przestrzeni nie istnieje żaden rzeczywisty substytut tego przemieszczenia,
- przyjęte podejście znajduje uzasadnienie nie tylko w ugruntowanym już orzecznictwie Prezesa Urzędu (por. m.in. decyzję nr RKT.24/2001 z dnia 6 lipca 2001r., decyzję nr RBG.35/2002 z dnia 2 grudnia 2002r., decyzję nr RKR.29/2002 z dnia 19 grudnia 2002r., decyzję nr RKT.63/2002 z dnia 31 grudnia 2002r., decyzję nr RWR.16/2004 z dnia 9 marca 2004r., decyzję nr RPZ.37/2004 z dnia 30 grudnia 2004r., decyzję nr RWR.64/2005 z dnia 5 października 2005r. oraz decyzję nr RGD.35/2006 z dnia 29 grudnia 2006r.) 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, wyrok z dnia 16 lutego 2005r., sygn. akt XVII Ama 40/04, oraz wyrok z dnia 9 października 2006r., sygn. akt XVII Am 29/05), ale także Sądu Apelacyjnego w Warszawie (por. wyroki z dnia 28 grudnia 2005r., sygn. akt VI ACa 678/05, oraz z dnia 12 października 2006r., sygn. akt VI ACa 285/06) oraz Sądu Najwyższego, który rozpatrując i oddalając skargę kasacyjną Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Spółki z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim od powołanego wyżej wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 28 grudnia 2005r. stanowiska zajętego w przedmiocie sposobu określenia rynku właściwego nie kwestionował (por. wyrok z dnia 14 września 2006r., sygn. akt III SK 13/06).

8. POZYCJA PKS BYTÓW NA RYNKU WŁAŚCIWYM.

8.1. Analizy prowadzone w przedmiocie kwantytatywnej identyfikacji pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez przewoźnika na danym rynku transportowym (linii komunikacyjnej) opierają się zazwyczaj na wskazaniach grupy indykatorów obejmującej:

- ilość realizowanych kursów,
- ilość przewiezionych pasażerów lub sprzedanych biletów (jednorazowych, okresowych, miesięcznych),
- potencjał przewozowy.

Zważywszy na dostępność, kompletność i stopień komparatywności danych statystycznych opisujących w niniejszej sprawie rynek właściwy, organ antymonopolowy przyjął, iż podstawą ustalenia udziału PPKS Bytów w regularnych przewozach osób na linii Słupsk-Trzebielino będzie porównanie, *w pierwszej kolejności*, ilości kursów wykonywanych na niej przez skarżonego przedsiębiorcę i pozostałych uczestników tego rynku, oraz, *w drugiej kolejności*, ilości tych osób, które, korzystając z usług każdego z konkurentów, odbywały podróż w ww. relacji.

Równocześnie, za właściwe Prezes Urzędu uznał odstąpienie od wnioskowania o pozycji konkurencyjnej PPKS Bytów na podstawie zdolności przewozowej. Naj-

⁶ Metodologia badań rynkowych ..., s. 10.

pierw dlatego, że podziela pogląd wyrażany w piśmiennictwie, zgodnie z którym dla takiej oceny „*potencjał przewozowy [...] ma znaczenie drugorzędne*”, albowiem „*może odnosić się przede wszystkim do analizy zasobów wewnętrznych przedsiębiorstwa i efektywności prowadzonej działalności*”⁷, następnie dlatego, że, również jego zdaniem, „*dysponowanie określonym potencjałem [...] nie gwarantuje uzyskania (zachowania, zwiększenia) pozycji i siły rynkowej przedsiębiorstwa*”⁸, w końcu i z tego powodu, że warunkiem aplikacji tego wskaźnika jest jednoznaczność przyporządkowania środków transportu do określonej trasy, co stosunkowo rzadko ma miejsce w wypadku przedsiębiorców obsługujących wiele rozłącznych linii komunikacyjnych (i nie ma miejsca w odniesieniu do skarżonego).

- 8.2. Organ antymonopolowy, wykorzystując pierwszy z indykatorów, wziął pod uwagę fakt, iż jego wskazania mogą być, i najczęściej są, odmienne nie tylko w zależności od tego, czy odnoszą się do pełnej relacji komunikacyjnej odpowiadającej rynkowi właściwemu, czy tylko do jej części składowych, ale także w zależności od dnia tygodnia, w którym przewozy są realizowane (w dni robocze, w soboty, w niedziele i święta) oraz momentu czasowego, dla którego ustalono ilość wykonywanych kursów; rezultaty obliczeń przeprowadzonych dla całości rynku właściwego i tych jego uczestników, którzy proponują potencjalnym pasażerom ofertę obejmującą bezpośrednie połączenie między Słupskiem i Trzebielinem, zamieszczono w tablicy 11, natomiast wyniki rachunków cząstkowych, odnoszących się do „*rdzenia*” rynku właściwego, tj. relacji Słupsk-Suchorze (por. w tej sprawie punkt 2.2 decyzji i obszar zacieniowany w tablicy 10), przedstawiono w tablicy 12.

Tablica 11

PRZE- WOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANE NA CAŁOŚCI LINII SŁUPSK-TRZEBIELINO							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	IŁOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ	UDZIAŁ [%]	IŁOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na grudzień 2004r.**								
PPKS Bytów	122	50,4	22	55,0	5	23,8	7	33,3
NORD EXPRESS	96	39,7	14	35,0	14	66,7	12	57,1
Inni przewoźnicy***	24	9,9	4****	10,0	2	9,5	2	9,6
Ogółem	242	100,0	40	100,0	21	100,0	21	100,0
wg stanu na marzec 2005r.**								
PPKS Bytów	122	55,0	22	60,0	5	36,8	7	46,7
NORD EXPRESS	76	34,2	12	30,0	10	52,6	6	40,0
Inni przewoźnicy***	24	10,8	4****	10,0	2	10,6	2	13,3
Ogółem	222	100,0	38	100,0	17	100,0	15	100,0
wg stanu na wrzesień 2006r.**								
PPKS Bytów	122	48,8	22	50,0	5	29,4	7	53,8
NORD EXPRESS	108	43,2	18	40,9	12	70,6	6	46,2
Inni przewoźnicy***	20	8,0	4	9,1	0	0,0	0	0,0

⁷ Metodologia badań rynkowych ..., s. 14.

⁸ Tamże.

Ogółem	250	100,0	44	100,0	17	100,0	13	100,0
--------	-----	--------------	----	--------------	----	--------------	----	--------------

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące NORD EXPRESS wg stanu na dzień 8 grudnia 2004r., na dzień 8 lutego 2005r. i na dzień 1 września 2006r.

*** – PKS Człuchów i PPKS Szczecinek

**** – w obliczeniach pominięto okoliczność, iż w okresie do dnia 28 lutego 2005r. PKS Człuchów wykonywało w piątki dwa dodatkowe kursy

Źródło: dane zawarte w tablicach 1 i 5 oraz w pismach PKS Człuchów i PPKS Szczecinek znajdujących się w aktach postępowania

Tablica 12

PRZE- WOŹNICY	KURSY (W OBU KIERUNKACH) WYKONYWANE NA ODCINKU SŁUPSK-SUCHORZE							
	PONIEDZIAŁEK-NIEDZIELA		DZIEŃ ROBOCZY		SOBOTA		NIEDZIELA/ŚWIĘTO	
	ILOŚĆ*	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]	ILOŚĆ	UDZIAŁ [%]
wg stanu na grudzień 2004r.**								
PPKS Bytów	256	56,4	44	59,5	17	39,5	19	46,3
NORD EXPRESS	96	21,1	14	18,9	14	32,6	12	29,3
Inni prze- woźnicy***	102	22,5	16****	21,6	12	27,9	10	24,4
Ogółem	454	100,0	74	100,0	43	100,0	41	100,0
wg stanu na marzec 2005r.**								
PPKS Bytów	256	59,0	44	61,1	17	43,6	19	54,3
NORD EXPRESS	76	17,5	12	16,7	10	25,6	6	17,1
Inni prze- woźnicy***	102	23,5	16****	22,2	12	30,8	10	28,6
Ogółem	434	100,0	72	100,0	39	100,0	35	100,0
wg stanu na wrzesień 2006r.**								
PPKS Bytów	244	54,2	43	55,8	15	40,5	14	50,0
NORD EXPRESS	108	24,0	18	23,4	12	32,4	6	21,4
Inni prze- woźnicy***	98	21,8	16	20,8	10	27,1	8	28,6
Ogółem	450	100,0	77	100,0	37	100,0	28	100,0

* – łączna ilość kursów wykonanych przez przewoźnika (przewoźników) w ciągu całego tygodnia

** – dane dotyczące NORD EXPRESS wg stanu na dzień 8 grudnia 2004r., na dzień 8 lutego 2005r. i na dzień 1 września 2006r.

*** – PKS Człuchów, PPKS Szczecinek, PKS Chojnice, PPKS Słupsk i PPKS Starogard Gdański

**** – w obliczeniach pominięto okoliczność, iż w okresie do dnia 28 lutego 2005r. PKS Człuchów wykonywało w piątki dwa dodatkowe kursy

Źródło: dane zawarte w tablicach 1 i 5 oraz w pismach PKS Człuchów, PPKS Szczecinek, PKS Chojnice, PPKS Słupsk i PPKS Starogard Gdański znajdujących się w aktach postępowania

Jak wynika z informacji zawartych w tablicach 11-12, łączna ilość kursów realizowanych przez PPKS Bytów w okresie grudzień 2004r. – marzec 2005r., we wszystkie dni tygodnia, stanowiła nie mniej niż:

- 50,4% łącznej ilości kursów wykonywanych przez przewoźników obsługujących trasę Słupsk-Trzebielino, przy czym udział NORD EXPRESS w tym czasie był nie wyższy niż 39,7%, a udział pozostałych przewoźników – nie wyższy niż 10,9% (udziały te obliczone dla usług transportowych świadczonych w dni robocze kształtowały się, odpowiednio, na poziomie: 55,0, 35,0 oraz 10,0%),
- 56,4% łącznej ilości kursów wykonywanych przez przewoźników obsługujących należący do trasy Słupsk-Trzebielino odcinek Słupsk-Suchorze, przy czym udział NORD EXPRESS był w tym czasie nie wyższy niż 21,1%, a udział pozostałych przewoźników – nie wyższy niż 23,5% (udziały te obliczone dla

usług transportowych świadczonych w dni robocze kształtowały się, odpowiednio, na poziomie: 59,5, 23,4 i 21,6%),

a łączna ilość kursów realizowanych przez PPKS Bytów w późniejszym niż grudzień 2004r. – marzec 2005r. okresie, we wszystkie dni tygodnia, stanowiła (wg stanu na wrzesień 2006r.):

- 48,8,4% łącznej ilości kursów wykonywanych przez przewoźników obsługujących trasę Słupsk-Trzebielino, przy czym udział NORD EXPRESS osiągnął 43,2%, natomiast udział pozostałych przewoźników – 8,0% (podobne udziały obliczone dla usług transportowych świadczonych tylko w dni robocze kształtowały się, odpowiednio, na poziomie: 50,0, 40,9 i 9,1%),
- 54,2% łącznej ilości kursów wykonywanych przez przewoźników obsługujących należący do trasy Słupsk-Trzebielino odcinek Słupsk-Suchorze, przy czym udział NORD EXPRESS osiągnął 24,0%, natomiast udział pozostałych przewoźników – 21,80% (podobne udziały obliczone dla usług transportowych świadczonych tylko w dni robocze kształtowały się, odpowiednio, na poziomie: 55,8, 23,4 i 20,8%).

8.3. W wypadku posługiwania się drugim z indyktorów, poprawna metodologicznie ocena pozycji konkurencyjnej zajmowanej przez przewoźnika na rynku właściwym podobnym do tego, jak w niniejszym postępowaniu, jest o tyle utrudniona, o ile istniejące ograniczenia techniczno-organizacyjne uniemożliwiają zazwyczaj jednoznaczne przyporządkowanie ilości przewiezionych osób do określonego fragmentu linii komunikacyjnej, a pozwalają na to jedynie w odniesieniu do całości tej linii, skutkiem czego „*zamazaniu*” może ulec, i zapewne ulega, wielkość potoku pasażerskiego mająca stanowić podstawę wniosku w przedmiocie tej oceny (takie sytuacje występują zarówno wtedy, gdy rynek właściwy jest fragmentem trasy dłuższej niż on sam, jak i wtedy, gdy elementami rynku właściwego są odcinki tras jedynie w części współbieżnych z daną linią komunikacyjną), z tym, że zakres i skala „*zamazania*” rzeczywistych relacji konkurencyjnych między przewoźnikami pozostają w ścisłym związku ze sposobem rozwiązania tej kwestii: przy ustalaniu wielkości przewozów na danej linii możliwe jest zarówno całkowite pominięcie osób, które odbyły na niej (bądź na jej części) podróż „*przypisaną*” do innej linii, jak i stosowanie różnych algorytmów przyporządkowujących te osoby, mniej lub bardziej dokładnie, do linii będącej przedmiotem analizy.

Poczynione uwagi znajdują zastosowanie również w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy zarówno z tej przyczyny, że przewozy objęte polem recepcji drugiego z indyktorów odbywają nie tylko się w ramach połączeń tożsamyh z linią stanowiącą rynek właściwy, ale także w ramach połączeń wykraczających poza tę linię i tych, które są z nią współbieżne jedynie w części, jak i z tego powodu, że konsekwencją takiego stanu rzeczy jest konieczność wprowadzenia określonych założeń upraszczających (np. o istotności/nieistotności dla wniosku o pozycji stron określonego potoku pasażerskiego bądź o sposobie „*rozkładu*” pasażerów na całej trasie lub jej wyodrębnionych częściach).

Wziąwszy pod uwagę powyższe konstatacje, w przeprowadzonej analizie dotyczącej linii Słupsk-Trzebielino:

- ograniczono pole recepcji drugiego z indyktorów do osób korzystających z

usług wyłącznie tych przewoźników, którzy potencjalnym klientom oferują bezpośrednie połączenie między Słupskiem i Trzebielinem, tj. do PPKS Bytów, NORD EXPRESS, PKS Człuchów i PPKS Szczecinek, nie uwzględniono natomiast, po części również ze względu na brak odpowiednich danych liczbowych, tych osób, które odbywały na przedmiotowej linii podróż wybierając ofertę przewoźnika świadczącego usługi na innej linii jedynie w części współbieżnej z linią odpowiadającą rynkowi właściwemu, tj. pasażerów przewożonych między Słupskiem i Suchorzem (bądź na fragmencie tego odcinka) przez PPKS Słupsk, PKS Chojnice, PPKS Starogard Gdański i MZK Słupsk,

- dokonano wstępnego szacunku udziału pasażerów przewiezionych na linii przez PKS Człuchów oraz PPKS Szczecinek i ustalono tę wielkość na 3-5% łącznej ilości osób, które korzystały w badanym okresie z usług PPKS Bytów, NORD EXPRESS oraz ww. przedsiębiorców, i na tej podstawie przyjęto, iż pominięcie tego udziału nie będzie miało istotnego wpływu na obraz stanu konkurencji na rynku właściwym,
- określono pozycję zajmowaną przez PPKS Bytów na rynku właściwym poprzez porównanie łącznej wielkości przewozów zrealizowanych przez skarżonego i jego głównego konkurenta, tj. NORD EXPRESS, w wyróżnionych okresach czasu, zarówno w ramach relacji łączących Słupsk z miejscowościami: Miastko, Bielsko, Człuchów, Koczała oraz Szczecinek, jak i w ramach relacji łączących Słupsk z miejscowościami: Bytów, Starogard Gdański oraz Brusy.

Udziały stron postępowania w przewozach pasażerskich realizowanych na linii Słupsk-Trzebielino, ustalone z uwzględnieniem wyżej poczynionych uproszczeń, przedstawiono w tablicy 13.

Tablica 13

ROK, MIESIĄC	PPKS BYTÓW	NORD EXPRESS
2004		
XII	.	.
2005		
I	.	.
	---	---
XII	.	.
2006		
I	.	.
	---	---
VI	.	.
XII.2004-III.2005	.	.
XII.2005-III.2006	.	.

Źródło: opracowanie własne organu antymonopolowego

[Postanowienia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: nr 151 z dnia 4 maja 2005r., nr 171 z dnia 16 maja 2005r., nr 459 z dnia 28 listopada 2005r., nr 314 z dnia 25 października 2006r. i z dnia 15 listopada 2006r. o ograniczeniu PPKS Bytów prawa wglądu do materiału dowodowego oraz nr 227 z dnia 29 czerwca 2005r., nr 492 z dnia 7 grudnia 2005r. i nr 315 z dnia 25 października 2006r. o ograniczeniu NORD EXPRESS prawa wglądu do materiału dowodowego; informacje, do których ograniczono prawo wglądu, zawiera załącznik do niniejszej decyzji]

Dane znajdujące się w tablicy 13 pozwalają stwierdzić, iż udział PPKS Bytów w rynku właściwym, mierzony stosunkiem ilości pasażerów przewiezionych przez skarżonego przedsiębiorcę i łącznej ilości pasażerów przewiezionych na linii Słupsk-Trzebielino przez dwóch głównych konkurentów, był w okresie:

- grudzień 2004r. – marzec 2005r., tj. w okresie, w którym miała miejsce domniemana praktyka ograniczająca konkurencję, nie niższy niż 88% (przy średniej wartości tego wskaźnika na poziomie 90,2%),
 - grudzień 2005r. – marzec 2006r., tj. rok później, nie niższy niż 55% (przy średniej wartości tego wskaźnika na poziomie 58,5%).
- 8.4. Zważywszy na wyniki analizy wartości przyjmowanych przez indykatory identyfikujące udziały stron postępowania oraz innych podmiotów w regularnych przewozach osób tak na całości linii Słupsk-Trzebielino, jak i na jej głównym odcinku, tj. Słupsk-Suchorze, zważywszy na istotną asymetrię pomiędzy udziałami skarżonego oraz wnioskodawcy i pozostałych uczestników rynku właściwego, zwłaszcza w okresie, z którym wiąże się domniemana praktyka ograniczająca konkurencję, organ antymonopolowy przyjmuje, iż przesłanki te w dostatecznym stopniu uzasadniają przypisanie PPKS Bytów pozycji, o której mowa w 4 ust. 9 ustawy o ochronie [...], tj. pozycji dominującej, co, w konsekwencji, uzasadnia ocenę stawianych temu przewoźnikowi przez NORD EXPRESS zarzutów pod kątem naruszenia zakazu art. 8 ust. 2 pkt 1 powołanej wyżej ustawy.
9. **INNE PRZESŁANKI SPEŁNIENIA HIPOTEZY ART. 8 UST. 2 PKT 1 USTAWY O OCHRONIE [...].**
- 9.1. Posiadanie przez przedsiębiorcę pozycji dominującej nie stanowi, *per se*, naruszenia prawa; naruszenie prawa ma miejsce dopiero wtedy, gdy następuje takie wykorzystanie tej pozycji przez dominanta, które prowadzi bądź to do ograniczenia samodzielności innych uczestników rynku, bądź to do wymuszenia ich udziału w procesach gospodarczych temu rynkowi właściwych na zasadach narzuconych, z reguły mniej korzystnych niżby to wynikało z działania nieskrepowanych mechanizmów konkurencji.
- 9.2. Zgodnie z art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...] zakazane jest nadużywanie przez przedsiębiorcę dominującego zajmowanej przez niego pozycji wskutek bezpośredniego lub pośredniego narzucania nieuczciwych cen, w tym cen nadmiernie wygórowanych albo rażąco niskich, odległych terminów płatności lub innych warunków zakupu albo sprzedaży towarów.
- 9.3. Rozstrzygnięcie, czy pobieranie przez PPKS Bytów na rynku właściwym, w okresie od dnia 1 grudnia 2004r. do dnia 31 marca 2005r., cen niższych o 45% od dotychczasowych (i, równocześnie, od cen stosowanych przez skarżonego na innych rynkach przez niego obsługiwanych), nosi znamiona „nieuczciwość” w rozumieniu przepisu powołanego w punkcie 9.2 niniejszej decyzji, wymaga od Prezesa Urzędu zarówno odwołania się do dotychczasowego dorobku orzecznictwa krajowego i europejskiego, jak i piśmiennictwa przedmiotu.
- Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że aczkolwiek przepis art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...] wprowadza kategorię „cen nieuczciwych” i wskazuje na ich egzemplifikację w postaci „cen rażąco niskich” i „cen nadmiernie wygórowanych”, to nie tylko nie dostarcza żadnych sprawnych narzędzi dyskryminacji „cen uczciwych” i „cen nieuczciwych”, ale także „cen niskich” i „cen rażąco niskich” oraz „cen wygórowanych” i „cen nadmiernie wygórowanych”; niedomoga ta, jak się wydaje, wynika w głównej mierze stąd, że w warunkach gospodarki rynkowej, w której, co do zasady, cena powinna być wypadkową procesów swobodnego równoważenia się popytu i podaży, trudno jest przypisać

przedsiębiorcy narzucanie cen zarówno „*rażąco niskich*”, jak i „*nadmiernie wygórowanych*”, a to wskutek „*braku jednoznacznych, obiektywnych mierników poziomu ceny +właściwej+ czy ekwiwalentnej w rozumieniu kodeksu cywilnego.*”⁹ Jeżeli tak, to rozstrzygnięcie o tym, czy określone warunki dotyczące sposobu ustalania cen i ich poziomu są „*uczciwe*” czy też „*nieuczciwe*”, ma charakter ocenny i należy do orzecznictwa, które, jak dotąd, bądź to posługuje się w tej mierze samoistnymi kryteriami weryfikacyjnymi (komparatywnymi, kosztowymi, kosztowo-przychodowymi), o polu recepcji uzależnionym zarówno od tego, czy dana praktyka ograniczająca konkurencję jest przypisywana przedsiębiorcy dominującemu reprezentującemu stronę podażową, czy popytową rynku właściwego, jak i od tego, czy przedmiotem analizy miałyby być ceny „*rażąco niskie*” czy też „*nadmiernie wygórowane*”, bądź to wykorzystuje, w sytuacjach, w których zastosowanie tych kryteriów nie jest możliwe, alternatywnie, heurystyki.

Mogłoby się, pozornie, wydawać, iż dowodem „*uczciwości/nieuczciwości*” cen pobieranych przez przedsiębiorcę dominującego funkcjonującego na wielu odrębnych rynkach (a w takiej sytuacji znajduje się PPKS Bytów), jest to, że ceny te są na niektórych z nich niższe niż na pozostałych, że są ustalane „*wybiórczo*”; takie stanowisko byłoby jednak, co do zasady, poprawne jedynie wtedy, gdyby na przedsiębiorcy działającym na różnych terytorialnie, choć przedmiotowo tożsamych rynkach, konkurencyjnych i niekonkurencyjnych, ciążył obowiązek stosowania na każdym z nich cen jednolitych. Tymczasem, jak podniósł w jednym wyroków Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, „*podmiot o pozycji dominującej może w odniesieniu do towaru przynależącego do rynku lokalnego stosować różne ceny na poszczególnych rynkach lokalnych, bez narażenia się na zarzut podziału rynku według kryteriów terytorialnych lub nieuczciwego oddziaływania na kształtowanie się cen*” (por. wyrok z dnia 12 października 1994r., sygn. akt XVII Amr 30/94).

Ocena „*uczciwości/nieuczciwości*” cen nie może też abstrahować od tego, że ich redukcja, jako taka, nawet jeśli dokonuje jej przedsiębiorca dominujący, nie jest, co do zasady, niezgodna z przepisami ustawy o ochronie [...], a to dlatego, iż żaden podmiot funkcjonujący na określonym rynku, w tym także dominant, nie może być pozbawiony prawa do podejmowania działań dostosowawczych adekwatnych do zmieniających się warunków konkurencji na tym rynku, zwłaszcza wtedy, gdy pojawia się na nim nowy „*gracz*”, i przynajmniej tak długo, jak długo działania adaptacyjne tego podmiotu nie noszą znamion praktyki ograniczającej konkurencję.

Jeżeli zatem przedsiębiorca prowadzi w odniesieniu do różnych rynków lokalnych aktywną, zróżnicowaną („*wybiórczą*”) politykę cenową, jeżeli elementem tej polityki są „*odpowiedzi*” na „*wyzwania*” w postaci zmieniających się warunków współzawodnictwa na części z tych rynków, to okoliczności te, same w sobie, nie stanowią jeszcze dostatecznych przesłanek pozwalających na uznanie cen przez niego proponowanych, niższych na rynkach konkurencyjnych, wyższych na rynkach niekonkurencyjnych, za „*nieuczciwe*”; byłoby tak dopiero wte-

⁹ Modzelewska-Wąchal E., Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz, Warszawa 2002, s. 101.

dy, gdyby organ antymonopolowy uznał, iż polityka ta i będące jej zasadniczym elementem ceny przekraczają granice „adekwatności odpowiedzi w stosunku do siły wyzwania” i, wskutek tego, naruszają zakaz wynikający z przepisu art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...].

Jednym z pomocnych, acz niesamoistnych narzędzi służących identyfikacji „uczciwości/nieuczciwości” zachowań podmiotu w stanach faktycznych podobnych, jak w niniejszym postępowaniu, może być, oparty o kryterium kosztowo-cenowe, test, który zaproponowali Ph. Areeda i D.F. Turner.¹⁰ Zgodnie z koncepcją tych autorów, zachowaniem legalnym, „uczciwym”, jest nie tylko pobieranie takich cen, które są wyższe od średniego jednostkowego kosztu całkowitego, ale i takich, które są wyższe od średniego jednostkowego kosztu zmiennego, natomiast działaniem nielegalnym, „nieuczciwym” jest, przypuszczalnie, stosowanie cen niższych od średniego jednostkowego kosztu zmiennego (takie ceny określa się jako „rażąco niskie”, „drapieżne”).¹¹

Kryterium to, w nieco zmodyfikowanej wersji, znajduje zastosowanie także w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, zdaniem którego:¹²

- 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 jednostkowego kosztu całkowitego mogą być uznane za przejaw nadużycia pozycji dominującej, ale tylko wtedy, gdy zostanie wykazane, iż są one narzędziem szerszego planu mającego na celu eliminację („wypchnięcie z rynku”) konkurenta.

Specyfika techniczno-organizacyjna działalności transportowej powoduje, iż bezpośrednia aplikacja tego instrumentu do analizy „uczciwości/nieuczciwości” cen pobieranych przez skarżonego przedsiębiorcę nie jest możliwa. Dzieje się tak dlatego, że usługi przez niego świadczone, zaspokajając odmienne potrzeby przewozowe (przejazdy okazjonalne w dni powszednie, w niedziele i święta, przejazdy powtarzalne – do pracy i szkoły), są w sposób zróżnicowany „wyceńniane” w taryfie (ceny biletów jednorazowych i miesięcznych, normalnych i ulgowych), a wskutek tego porównanie każdej z tych „wyceń” z kosztami przewoźnika nie znajduje żadnego uzasadnienia; porównaniem, odnoszącym się bądź

¹⁰ Por. Jurczyk Z., Wybrane zagadnienia polityki konkurencji, Warszawa 2004, s. 9-10.

¹¹ Tamże, s. 10.

¹² Por. wyrok z dnia 3 lipca 1991r. w sprawie C-62/86: AKZO Chemie BV vs. Commission of the European Communities, European Court reports 1991 Page I-03359; wyrok z dnia 14 listopada 1996r. w sprawie C-333/94P: Tetra Pak International SA vs. Commission of the European Communities, European Court reports 996 Page I-05951; por. też: Lowe Ph., EU Competition Practice on Predatory Pricing, Introductory address to the Seminar „Pros and Cons of Low Prices”, Stockholm, 2003, http://europa.eu.int/comm/competition/speeches/text/sp2003_066_en.pdf; Jurczyk Z., Wybrane zagadnienia ..., s. 10.

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

Biorąc pod uwagę powołane wyżej kryterium Prezes Urzędu stwierdza, iż dostępne dane statystyczne (por. tablicę 7) wskazują na to, że średnia cena żądana przez PPKS Bytów (jednostkowa wielkość przychodu z tytułu przewozu pasażera na odległość 1 kilometra) była w okresie:

- bezpośrednio poprzedzającym wprowadzenie kwestionowanej przez NORD EXPRESS „*ulgi na bilety jednorazowe*”, tj. pomiędzy wrześniem i listopadem 2004r., wyższa nie tylko od średniego jednostkowego kosztu zmiennego, ale i średniego jednostkowego kosztu całkowitego realizacji przewozu pasażerskiego na odległość 1 kilometra,
- obowiązywania „*ulgi*”, tj. pomiędzy grudniem 2004r. i marcem 2005r., w ciągu pierwszego miesiąca niższa, a w ciągu pozostałych miesięcy wyższa od średniego jednostkowego kosztu całkowitego (a zatem i od średniego jednostkowego kosztu zmiennego),
- bezpośrednio następującym po zaprzestaniu stosowania „*ulgi*”, tj. pomiędzy kwietniem i czerwcem 2005r., zarówno wyższa, jak i niższa od średniego jednostkowego kosztu całkowitego.

Gdyby poczynione obserwacje odnosiły się wyłącznie do stanowiącej w niniejszej sprawie rynek właściwy linii Słupsk-Trzebielino, byłyby, w kontekście wymogów zmodyfikowanej wersji kryterium Areeda'y-Turner'a, istotnym argumentem na rzecz zbadania, uzupełniająco, również całokształtu zachowań konkurencyjnych podejmowanych przez PPKS Bytów wobec NORD EXPRESS, i rozstrzygnięcia, dopiero na tej podstawie, kwestii „*uczciwości/nieuczciwości*” opłat pobieranych przez skarżonego od grudnia 2004r. do marca 2005r.; pomijając okoliczność, iż PPKS Bytów nie prowadzi odrębnego rachunku opłacalności dla poszczególnych linii komunikacyjnych i stosownymi danymi w tym przedmiocie nie dysponuje, niezbędne staje się, zdaniem organu antymonopolowego, dokonanie także w tych warunkach badania zebranego w sprawie materiału dowodowego pod kątem ustalenia, czy „*wybiórcze*” i „*okresowe*” wprowadzenie przez tego przedsiębiorcę „*ulgi na bilety jednorazowe*” było jednym z narzędzi „*szerzego planu mającego na celu eliminację konkurenta*” i czy, wskutek tego, działanie to pozostawało w sprzeczności z zakazem ustanowionym mocą art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie [...].

Prezes Urzędu, mając na względzie wyniki tak zakreślonej analizy, nie znajduje dostatecznie przekonujących przesłanek przemawiających na rzecz twierdzącej odpowiedzi na będące przedmiotem tej analizy pytanie, albowiem:

- pomimo braku wątpliwości co do tego, że kwestionowane przez NORD EXPRESS działanie PPKS Bytów było, w pierwszym rzędzie, „*wyprzedzającą [bo udzieloną z dniem 1 grudnia 2004r.] odpowiedzią*” w stosunku do „*wyzwania*” w postaci najpierw zamiaru, a następnie podjęcia przez wnioskodawcę, z dniem 8 grudnia 2004r., świadczenia usług przewozu osób na trasie Słupsk-Trzebielino, nie można pominąć i uznać za nieistotne znajdującego potwier-

dzenie w aktach sprawy uzasadnienia tego działania podanego przez skarżonego, tj. „*niewielkiego, lecz systematycznego spadku liczby pasażerów [na linii]*” (por. tablicę 6 i zawarte w niej dane dotyczące przewozów w okresie wrzesień-listopad 2004r.),

- nie sposób, co do zasady i wbrew stanowisku wnioskodawcy, odmówić przedsiębiorcy, także dominantowi, prawa do działań adaptacyjnych adekwatnych do zmieniających się warunków na rynku właściwym, zwłaszcza w sytuacji zbieżności uwidoczniającej się spadkowej tendencji wielkości wykonywanych przez niego przewozów i wejścia na linię, na której ta tendencja ujawniła się, nowego, ekspansywnego konkurenta; także wtedy, gdy działania te są realizowane, jak miało to miejsce w niniejszym postępowaniu, poprzez przedstawienie potencjalnym pasażerom, przez PPKS Bytów, oferty cenowej nie tylko znacznie korzystniejszej od dotychczas obowiązującej, ale i od oferty zaproponowanej przez NORD EXPRESS,
- niezależnie od tego, że PPKS Bytów, wprowadzając sporne między stronami postępowania „*ulgi na bilety jednorazowe*”, ustaliło na linii Słupsk-Trzebielino, z dniem 1 grudnia 2004r., „*cenę promocyjną*” na poziomie odpowiadającym 55% wysokości cen dotychczas obowiązujących (i, równocześnie, na poziomie równym, w zależności od długości trasy przejazdu, od 65,0 do 86,5% wysokości cen żądanych na tej linii przez NORD EXPRESS), to „*ulga*” te stosowało na tyle krótko, tj. tylko do dnia 31 marca 2005r., że ich samoistny wpływ na relacje konkurencyjne na rynku właściwym trudno uznać za wystarczająco silny, by jego efektem mogło być „*wypchnięcie*” z rynku wnioskodawcy,
- wiele wskazuje na to, że tak znaczna, lecz ograniczona w czasie, obniżka cen stanowiła raczej wyjściowy element bardziej rozbudowanej strategii marketingowej skarżonego, zmierzającej do (przynajmniej) neutralizacji skutków zbieżności w czasie spadku zainteresowania przewozami przez niego realizowanymi na linii komunikacyjnej Słupsk-Trzebielino i wejścia na ten rynek nowego „*gracza*”, najpierw poprzez intensywne i krótkotrwałe „*zwrócenie uwagi na ofertę usług wykonywanych przez PPKS w Bytowie*” za pomocą „*ogłoszenia i rozpropagowania [w tym czasie] ulgi handlowej*” i, w wypadku powodzenia tego przedsięwzięcia, „*zwiększenie liczby osób korzystających z oferty*”, a następnie poprzez kontynuowanie rywalizacji z konkurentem „*na jego warunkach*”, tj. dokonanie, z dniem 1 maja 2005r., obniżki cen dotąd obowiązujących, z przerwą na „*promocję*”, od dnia 1 marca 2004r., takiej, która zbliżyła ich poziom do cen pobieranych przez NORD EXPRESS,
- działaniom związanym z konkurencją cenową, podjętym przez PPKS Bytów, brak jest tak charakterystycznego dla „*szerszego planu mającego na celu eliminację konkurenta [tu: z rynku transportowego]*” powiązania z innymi, pozacenowymi instrumentami realizacji podobnego zamiaru, w szczególności z samowolnymi zmianami w już obowiązującym rozkładzie jazdy bądź próbami formalnego wprowadzenia do tego rozkładu dodatkowych kursów mających, niezależnie od możliwego w takiej sytuacji spadku ekonomicznej efektywności działalności gospodarczej, w istotnym stopniu ograniczyć atrakcyjność oferty przewozowej NORD EXPRESS.

10. **ROZSTRZYGNIECIE.**

Mając na względzie ustalenia poczynione w punkcie 9.3 niniejszej decyzji, Prezes Urzędu orzekł, jak w sentencji.

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 ze zmianą), w związku z art. 479²⁸ § 2 K.p.c., od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku.

Z upoważnienia Prezesa UOKiK
Dyrektor Delegatury UOKiK w Gdańsku
Roman Jarząbek

OTRZYMUJA:

1. NORD EXPRESS Spółka z o.o.
ul. Kościelna 7
76-248 Dębica Kaszubska
2. Przedsiębiorstwo Państwowej
Komunikacji Samochodowej
ul. Wybickiego 2
77-100 Bytów