



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
CEZARY BANASIŃSKI**

**Delegatura w Lublinie
20-079 Lublin, ul. Dolna 3-go Maja 5
Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,
Fax (0-81) 532-08-26
E-MAIL: LUBLIN@UOKIK.GOV.PL**

Lublin, dnia 25 maja 2006 r.

RLU – 411 – 20/05/MW

DECYZJA RLU - Nr 11/2006

(Wersja jawna dla wszystkich stron postępowania)

Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz.1071 z późn. zm) w związku z art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 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 z późn. zm.);

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

umarza się jako bezprzedmiotowe prowadzone na wniosek przedsiębiorcy Jacka P. ze Ś. prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą „Garden Service” w Ś postępowanie antymonopolowe w sprawie nadużywania przez Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w B. pozycji dominującej na rynku świadczenia usług zbiorowego, regularnego przewozu osób na trasie Biała Podlaska – Warszawa –Biała Podlaska - przewozy ekspresowe, poprzez stosowanie rażąco niskich cen za przejazdy oraz przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków koniecznych do powstania lub rozwoju konkurencji, co stanowi naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 1 i 5 ustawy cytowanej wyżej.

Uzasadnienie

W dniu 22.09.2005r. wpłynął opłacony wniosek (uzupełniony pismem z dnia 03.10.2005r.) przedsiębiorcy świadczącego usługi przewozowe na trasie Biała Podlaska – Warszawa Pana Jacka P., działającego jak firma „G.S.” w Ś. o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej z siedzibą w B. (dalej zwany: PPKS) o wszczęcie postępowania administracyjnego i wydanie decyzji nakazującej zaniechanie nadużywania pozycji dominującej na rynku, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów na trasie Biała Podlaska – Warszawa i innych praktyk przeciwdziałających rozwojowi konkurencji tj. praktyk określonych w art. 8 ust.2 pkt. 1 i 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Zdaniem wnioskodawcy nieuprawnione działania PPKS, posiadającego co najmniej 75 % „możliwości przewozowych” na trasie Biała Podlaska – Warszawa, polegają w szczególności na działaniach wymierzonych w firmę wnioskodawcy „G.S.”, których celem jest doprowadzenie do jej upadku ekonomicznego oraz bankructwa. Świadczą o tym działania takie jak: zablokowanie mikrobusu wnioskodawcy na dworcu PPKS w M. przez kierowców PPKS w Ł. i PPKS w M., szkalowanie w prasie lokalnej jego działalności poprzez podważanie jego kompetencji i umiejętności, jak również kwestionowanie jakości używanego sprzętu, stosowanie polityki oszczędności i pomówień wobec osoby wnioskodawcy w Urzędzie Marszałkowskim w L. liczenie przez pracowników PPKS ilości osób przewożonych przez wnioskodawcę, niszczenie tablic z rozkładem jazdy wnioskodawcy, ustalenie rozkładów jazdy na trasie Biała -Podlaska – Warszawa w ten sposób, że odjazdy środków transportu PPKS wyznaczono na 10 minut przed odjazdem mikrobusu wnioskodawcy. Ponadto PPKS od czasu uruchomienia linii Biała Podlaska – Warszawa przez wnioskodawcę wprowadził na tej trasie dodatkowo 9 kursów z ceną biletu w wysokości do 10 zł, przy cenie poprzedniej – 20 zł, co stanowi około 35 % zniżenia ceny biletu w stosunku do kosztów operacyjnych wnioskodawcy jak i PPKS. Środki transportu stosowane przez PPKS stosują, zdaniem wnioskodawcy, powielone na wzór stosowany przez „G.S.” hasła reklamowe, kolorystykę ulotek oraz akcje promocyjne.

Stąd też wnioskodawca, powołując się na przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów, ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej oraz przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, zażądał podjęcia przez organ antymonopolowy kroków zmierzających do zaprowadzenia ładu i rozwiązania konfliktu.

W odpowiedzi, Prezes Urzędu poinformował wnioskodawcę o zakresie kompetencji Prezesa Urzędu wynikającym z ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U.2005 Nr 244 poz. 2080) oraz o niemożności prowadzenia postępowania przed Prezesem Urzędu w odniesieniu do niektórych z przedstawionych zarzutów.

Postanowieniem z dnia 29.09.2005r. Delegatura Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Lublinie (uzupełnione Postanowieniem z dnia 17 stycznia 2006r.) wszczęła na wniosek przedsiębiorcy Jacka P. postępowanie antymonopolowe przeciwko PPKS w B., któremu postawiono zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku usług komunikacji osobowej na trasie Biała Podlaska – Warszawa, poprzez naruszenie art. 8 ust. 2 pkt. 1 i 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W odpowiedzi na Postanowienie o wszczęciu postępowania PPKS pismem z dnia 14.10.2005r. oraz 28.04. 2005 r. zaprzeczył stawianym mu zarzutom oraz zakwestionował jakoby Jacek P. pod firmą G. S. posiadał zezwolenia na wykonywanie przewozów osobowych. Nadto, ustosunkował się do przedstawionych zarzutów wyjaśniając, że w polityce stosowanej wobec konkurentów stosuje jedynie działania dozwolone prawem. Zaprzeczył jakoby kiedykolwiek stosował środki niedozwolone jak np. blokowanie odjazdów autobusów firm konkurencyjnych, zdejmowanie i niszczenie ich tablic informacyjnych, szkalowania ich w środkach przekazu.

Wyjaśnił, że cena biletów PPKS na trasie Biała Podlaska – Warszawa nigdy nie wynosiła 20 zł, a zawsze była niższa. Przedsiębiorstwo posiada swobodę w kształtowaniu cen. Ceny usług PPKS nigdy nie odbiegały od cen usług przewoźników konkurencyjnych a nawet były nieco wyższe. Uzasadnieniem niższych cen biletów stosowanych przez PPKS w komunikacji expressowej wykonywanej przez busy w porównaniu z biletami w komunikacji pospiesznej (przyspieszonej) wykonywanej autobusami są koszty usługi: bus ma cenę około 3 razy niższą od ceny autobusu, po wtóre busy mają dzienny przebieg 2 do 3 razy większy od autobusu. Koszt amortyzacji busa przypadający na 1km przebiegu wynosi około 19 % tego miernika kosztów w porównaniu z autobusem, co daje w cyfrach bezwzględnych niższy koszt o około 0,55 zł/km. Wreszcie koszt zużycia paliwa w busach jest niższy od tego kosztu w autobusach o ok. 63 %, co daje w cyfrach bezwzględnych koszt niższy o

około 0,21 zł/km. Ze zużyciem paliwa na 1 km wiąże się w przypadku busów niższy koszt opłat na rzecz ochrony środowiska, niższy koszt ubezpieczenia, podatków od środków transportowych oraz remontów a poza tym nie występują koszty diety kierowcy. W efekcie koszt eksploatacji busów jest w przeliczeniu na 1 km radykalnie niższy. Nadto uwzględnić należy stopień wykorzystania ładowności busa na trasie do Warszawy, który wynosi 76 % i autobusu – 36 %. Wszystkie te okoliczności uzasadniają niższą cenę biletu w komunikacji ekspresowej niż w komunikacji przyspieszonej wykonywanej autobusem. Nadto wskazał, że analiza rynku przewozów na trasie Biała Podlaska – Warszawa powinna uwzględniać przewozy wykonywane na tej trasie przez PPKS w Ł., PPKS w M.

PPKS w toku postępowania, w związku ze składanymi wyjaśnieniami złożył pismami z dnia: 14.10.2005r. 10.02.2006r. 09.03.2006r. 3 wnioski o objęcie klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” i o wydanie postanowienia o ograniczeniu prawa wglądu do informacji dotyczących:

1. Kalkulacji ceny 1 km i stopnia rentowności.
2. Zestawienia ilości sprzedaży biletów jednorazowych w komunikacji ekspresowej autobusowej i busowej na przedmiotowej trasie.
3. Zestawienia ilości sprzedaży biletów jednorazowych w komunikacji pospiesznej i przyspieszonej na przedmiotowej trasie.
4. Zestawienie składników kosztowych 1 km.
5. Zestawienie przychodów netto PPKS z w/w trasy.
6. Zestawienie ilości sprzedanych biletów w komunikacji pospiesznej i przyspieszonej w okresie od październik 2005 – grudzień 2005r.
7. Zestawienie ilości sprzedanych biletów w komunikacji ekspresowej w okresie od październik – grudzień 2005.
8. Zestawienie ilości sprzedanych biletów pospiesznych i przyspieszonych w okresie od październik 2005 – grudzień 2005 w tym ilości biletów sprzedanych do miejscowości pośrednich.

Prezes Urzędu w odpowiedzi na powyższe w dniu 16.12.2005 r. wydał Postanowienie Nr 229, w dniu 20 lutego 2006 r. Postanowienie Nr 36 oraz w dniu 21.03.2006r. Postanowienie Nr 64, w których w całości przychylił się do w/w wniosków.

Pismem z dnia 18.11.2005r. oraz 27.03.2006r. wnioskodawca Jacek P. wniósł o objęcie klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” następujących informacji:

1. Ilości sprzedanych przez przedsiębiorcę biletów za okres od grudnia 2004 r. do września 2005 r.
2. Liczby sprzedanych biletów za okres od stycznia do marca 2006r.
3. Średniej miesięcznej ilości kursów za miesiące styczeń- marzec 2006r.
4. Miesięcznego poziomu kosztów i miesięcznego poziomu przychodów na trasie Biała Podlaska - Warszawa za okres wrzesień 2005-marzec 2006r.

Prezes Urzędu w odpowiedzi na powyższe w dniu 09.11.2005 r. wydał Postanowienie Nr 204, oraz pismem z dnia 29 marca 2006r. Postanowienie Nr 72, w którym w całości przychylił się do w/w wniosków.

W wyniku przeprowadzonego postępowania administracyjnego Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

I. Przewoźnicy świadczący usługi osobowych przewozów regularnych na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska.

Przedsiębiorcy wykonujący przewozy osobowe autobusowe i mikrobusowe na trasie Biała Podlaska – Warszawa- Biała Podlaska funkcjonują w oparciu o indywidualne zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego wydawane na podstawie art.18 ust.1 pkt. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2004 Nr 204, poz. 2088, ze zm.) oraz na podstawie zatwierdzonego przez w/w organ rozkładu jazdy.

W okresie objętym niniejszym postępowaniem trasę Biała Podlaska- Warszawa – Biała Podlaska obsługiwali następujący przewoźnicy :

1. Jacek P. wnioskodawca niniejszego postępowania –
2. PPKS w M.
3. PPKS w Ł.

I.1. Jacek P.

Jacek P. prowadzący działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej pod firmą G.S. - wnioskodawca niniejszego postępowania, uruchomił na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego na trasie Biała Podlaska – Warszawa- Biała Podlaska (tam i z powrotem) 16 kursów ekspresowych – z jednym przystankiem pośrednim w Międzyrzeczu Podlaskim w grudniu 2004r. Od maja 2005r. uzyskał zezwolenie na dodatkowe 10 kursów, razem posiadał więc zezwolenie na 28 kursów dziennie (tam i powrotem).

Faktycznie jednak nigdy nie wykonywał 28 kursów, a jedynie 22 kursy dziennie – ze względu – jak twierdzi na konkurencję. W styczniu i w lutym 2006r. ze względu na działania konkurencji ograniczył ilość wykonywanych kursów do 18 dziennie.

Wg uzyskanego zezwolenia planowana cena biletu na w/w trasie powinna wynosić 20 zł za bilet normalny i 16 zł za bilet ulgowy. Jednak od początku działalności przewozowej na trasie tj. od grudnia 2004r. przewoźnik zastosował promocję cenową, która polegała na sprzedaży 16 sztuk biletów dla pierwszych 16 osób za 1 zł z umożliwieniem tymże pasażerom korzystanie z takiej ceny przez 112 dni. Dla pozostałych pasażerów stosowane były ceny biletów – bilet normalny – 20 zł, bilet ulgowy (uczniowie i studenci do 26 roku życia) 16 zł. Ceny te stosowane były tylko do stycznia 2005r. kiedy to w odpowiedzi na obniżkę cen biletów PPKS Biała Podlaska przewoźnik obniżył cenę biletu normalnego do 17 zł i 16 zł bilet ulgowy. W związku ze spadkiem przychodów Jacek P. od 1 listopada 2005r. wprowadził 9% podwyżkę cen biletów.

Od maja 2005r. kiedy PPKS wprowadził dodatkowe kursy na trasie Biała Podlaska – Warszawa z ceną biletów 10 zł, wnioskodawca zauważył powolny spadek przychodów – od 16 lipca 2005r. o 4 % w skali tygodnia, do 15 września 2005r. – około 25 %.

Dowód : wyjaśnienia strony – karta 36-37

Wielkość sprzedaży biletów G.S. w okresie od grudnia 2004r. do grudnia 2005r. zawiera Tabela 2 stanowiąca załącznik Nr 2 do decyzji (tabela zawiera dane utajnione).

Przychód z prowadzonej działalności za okres od września 2005r. do lutego 2006r. przedsiębiorca podał wyłącznie jako dane średniomiesięczne. Dane dotyczące poziomu przychodów i kosztu zawarte są w załączniku Nr 3 do decyzji (dane objęte klauzulą "tajemnica przedsiębiorcy").

I.2. PPKS w M.

PPKS w M. wykonuje 2 kursy dziennie (tam i z powrotem) przyspieszone na trasie Biała Podlaska – Warszawa Stadion – Biała Podlaska od 1980 r. z 58 przystankami pośrednimi.

Przedsiębiorca stosuje w w/w przewozach ulgi ustawowe, zgodnie z ustawą z dnia 20.06.1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity z 2002 r. Dz.U. 175 poz. 1440 ze zm). Ponadto realizuje własną politykę cenową i z tego tytułu w okresie listopad – grudzień 2004r oraz w miesiącu maj 2005r. stosował ulgę dla studentów do 26 lat w wysokości 25 % ceny biletu oraz w okresie sierpień – październik 2005r. i w miesiącu styczniu 2006r. ulgę 20 % dla studentów do lat 26.

Średni koszt 1 wozokilometru w roku 2005 na w/w trasie wyniósł 2,04 zł, natomiast bezpośredni koszt bez kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych wyniósł 1,65 zł. Wyliczenia dotyczą autobusu marki Autosan, o pojemności od 41 do 71 miejsc (średnio 56).

Średniomiesięczna zdolność przewozowa wynosi na trasie (59 kursów miesięcznie x 56 miejsc) 3304 osób.

Aktualny cennik biletów funkcjonuje od dnia 17.08.2004r. Cena biletu normalnego na trasie Biała Podlaska – Warszawa (159 km) wynosi 19 zł .

Dowód : wyjaśnienia przedsiębiorcy – karta 134

I.3. PPKS w Ł

PPKS w Ł. wykonuje na trasie Biała Podlaska – Warszawa Stadion 1 kurs dziennie - tam (kurs powrotny jest tylko do Łosic) zwykły od 1999 r. z 74 przystankami pośrednimi.

Przedsiębiorca stosuje w w/w przewozach ulgi ustawowe, zgodnie z ustawą z dnia 20.06.1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity z 2002 r. Dz.U. 175 poz. 1440 ze zm).

Ponadto realizuje własną politykę cenową i z tego tytułu stosuje następujące ulgi :

- 10 % dla uczniów wszystkich szkół, studentów i osób bezrobotnych;
- 30 % ulga dla studentów, przejazdy tylko w niedzielę;
- 30 % dla posiadaczy biletów miesięcznych zakupionych w kasie;
- 30 % dla wszystkich pasażerów na odcinku Kałuszyn – Mińsk Mazowiecki – Warszawa.

Przewoźnik na w/w trasę sprzedaje również bilety miesięczne.

Przewoźnik nie prowadzi analiz kosztów 1 wozokilometra na poszczególne trasy, ogólny koszt 1 wozokilometra w –przedsiębiorstwie wyniósł w styczniu 2006 r. 2,26 zł. Przewozy wykonywane są środkami transportu od 44-50 miejsc (średnio 47 miejsc)

Średniomiesięczna zdolność przewozowa wynosi na trasie (29 kursów miesięcznie x 47 miejsc) 1363 osób.

Aktualny cennik biletów funkcjonuje od dnia 02.08.2004r. Cena biletu normalnego na trasie Biała Podlaska – Warszawa - wynosi 21,10 zł, w tym na trasie Kałuszyn – Warszawa – 9,40 zł.

Dowód : wyjaśnienia przedsiębiorcy –karta 128

Ilość wszystkich biletów (łącznie z biletami sprzedanymi do miejscowości na trasie) sprzedanych na w/w trasie przez PPKS Ł i PPKS B w badanych okresach przedstawia Tabela Nr 3.

Biała Podlaska – Warszawa- Biała Podlaska		
Data	Ilość sprzedanych biletów Sztuki	
	PKS M	PKS Ł
wrzesień 2004	2347	1167
grudzień 2004	2147	888
maj 2005	2301	1278
sierpień 2005	2073	1148
październik 2005	2002	1090
styczeń 2006	1709	1045
Średnio- miesięcznie	2096,5	1102,6

Dowód: wyjaśnienia przedsiębiorców – karta 135-140, 129

I.4. PKKS w B.

PKS w B. – przedsiębiorca, któremu w niniejszym postępowaniu postawiono zarzut nadużywania pozycji dominującej na rynku, obsługuje trasę Biała Podlaska – Warszawa- Biała Podlaska poprzez kursy pospieszne i przyspieszone – wykonywane autobusami marki Autosan oraz busami oraz kursy ekspresowe – wykonywane autobusami oraz busami.

Komunikacja pospieszna na linii Biała Podlaska – Warszawa funkcjonuje od 1998 r. zaś komunikacja ekspresowa – busowa została uruchomiona 28.05.2005r. Do tego dnia na trasie Biała Podlaska – Warszawa funkcjonowała komunikacja przyspieszona i pospieszna oraz jeden kurs ekspresowy w niedzielę (tam i z powrotem) i jeden kurs ekspresowy w niedzielę – powrót, wykonywane za pomocą autobusu.

Zestawienie poziomu cen w komunikacji pospiesznej i ekspresowej stosowanych przez PPKS na w/w trasie w okresie od wrzesień 2004r. do dnia wydania decyzji – zawiera Tabela Nr 4

Trasa	Kurs	Okres	Cena
Biała Podlaska - Warszawa Stadion – Biała Podlaska	pośpieszny i przyśpieszony autobusy	09.2004r. - 09.2006r.	19 zł
		od 10.04.2006r.	19,50 zł
		29.05.2005r. - 16.10.2005r.	promocja -15 zł
		17.10.2005r. - 09.04.2006r.	prom. 17 zł - norm. 15 zł – ulga komercyjna dla młodzieży szkolnej
		od 10.04.2006r.	30% ulga komercyjna dla młodzieży szkolnej
Biała Podlaska – Warszawa Zach. – Biała Podlaska	ekspresowa – autobusy	09.2004r. - 29.01.2005r.	21,40 zł – normalny
		30.01.2005r. - 09.04.2006r.	19 zł – normalny

	wykonywana tylko w niedziele powroty do Białej Podl.	od 10.04.2006r.	20,50 zł normalny
		29.05.2005r. - -16.10.2005r.	15 zł - promocja
		17.10.2005r. – 09.04.2006r.	promocja– 17 zł norm. 15 zł ulga komercyjna dla młodzieży szkolnej
	wykonywana tylko w niedziele powroty do Białej Podl.	od 10.04.2006r. – 15.07.2006r.	14 zł - promocja
Biała Podlaska – Warszawa Stadion – Biała Podlaska	przyspieszona – busy i pośpieszna	17.10.2004r. - 09.04.2006r.	19 zł – norm.
		od 10.04.2006r.	19,50 zł - normalny
		29.05.2005r. - 16.10.2005r.	10 zł – promocja
		17.10.2005r. 09.04.2006r.	13 zł - promocja
		od 10.04.2006r. – 15.07.2006r.	14 zł - promocja
Warszawa dw.Zach. - Biała Podlaska	expresowa – busy	29.05.2005r. - 16.10.2005	10 zł - promocja
		17.10.2005r. - 09.04.2006r.	13 zł - promocja
		od 10.04.2006r. – 15.07.2006r.	14 zł - promocja
Biała Podlaska – Warszawa Pl. Defilad - Biała Podlaska	expresowa – busy	29.05.2005r.- 16.10.2005r.	10 zł – promocja
		17.10.2005r. - 09.04.2006r.	13 zł -promocja
		od 10.04.2006r. – 15.07.2006r.	14 zł - promocja

Przedsiębiorca stosuje w komunikacji przyspieszonej i pośpiesznej ulgi ustawowe i komercyjne (ulga 37%, 49 %, 78%, 95 %) przy czym wysokość ulgi uzależniona jest od przysługujących uprawnień ustawowych do ulgowych przejazdów środkami komunikacji zbiorowej.

W komunikacji ekspresowej przedsiębiorca stosuje wyłącznie ulgi komercyjne.

Zestawienie ilości sprzedanych biletów przez PPKS za okres od września 2004r. do grudnia 2005r. przedstawia Tabela Nr 5 zamieszczona w Załączniku Nr 4 do niniejszej decyzji (informacje objęte klauzulą „ tajemnica przedsiębiorcy).

Dane dotyczące sprzedaży biletów w komunikacji pośpiesznej i przyspieszonej za okres od października 2005r. do grudnia 2005r. oznaczone * przedstawiają ogólną ilość wszystkich biletów w danej kategorii sprzedanych na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska.

Dane dotyczące sprzedaży biletów w komunikacji pośpiesznej i przyspieszonej za okres od października 2005r. do grudnia 2005r. oznaczone *” przedstawiają ilość

biletów w danej kategorii sprzedanych na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska wyłącznie do miejscowości pośrednich (za wyj. Międzyrzecza Podlaskiego). Odpowiednio, stosunek ilości biletów w danej kategorii sprzedanych na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska wyłącznie do miejscowości pośrednich (za wyj. Międzyrzecza Podlaskiego) do wszystkich biletów w danej kategorii sprzedanych na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska wynosił :

- Październik 2005 – 72 %
- Listopad 2005 – 77,05 %
- Grudzień 2005 – 75,4 % , co daje średnio 74,1 %

Tabela Nr 6 obrazuje podstawowe różnice pomiędzy komunikacją pospieszną i przyspieszoną a komunikacją ekspresową wykonywaną przez PPKS w B.. Dane dotyczące średniomiesięcznej ilości sprzedanych biletów i średniego kosztu 1 km są objęte klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy”. Tabela Nr 6 w pełnej wersji została zamieszczona w Załączniku Nr 5 do decyzji.

	Ilość kursów	Ilość przystanków	Czas przejazdu	Przystanki decelacyjne	środek transportu	% biletów sprzedanych do miejscowości na trasie *	Średnia ilość sprzedanych wszystkich biletów**	Średni koszt 1km
Komunik. Przysp. i pospiesz.	8	40	3,13 h.	W-wa Stadion; W-wa Zach.	Autosan Mikrobus	72-77%		
Komunikacja Ekspres.	20	6	2,30 godz.	W-wa Pl.Defilad	Mikrobus za wyj. 2 kursów w niedzielę			

*wyliczenia za okres od X-XII 2005, w wyliczeniach nie ujęto biletów sprzedanych do Międzyrzecza Podlaskiego – (wyliczenia UOKiK)

** dane średnie za okres X-XII 2005_(wyliczenia UOKiK) _

Dowód : wyjaśnienia przedsiębiorcy karta 51-67, karta 92-93

Tabela Nr 7 zamieszczona w Załączniku Nr 5 do decyzji wskazuje poziom przychodów PPKS B trasy Biała Podlaska - Warszawa – Biała Podlaska (informacje objęte klauzulą „ tajemnica przedsiębiorcy) .

II . Dane przedstawione poniżej zawierają zestawienie danych dotyczących wykonywania działalności na w/w trasie przez PPKS i G.S.

Tabela Nr 8 - Zestawienie ilości kursów PPKS i G.S. na trasie Biała Podlaska – Warszawa wg dat ich wprowadzenia.

	PPKS		G. S.	
	ilość kursów tam i z powrotem	data wprowadzenia		
Kursy przyspieszone i pospieszne			-	-
	6 2	15.08. 1998 17.10. 2004		
Razem na dzień wszczęcia postępowania	8			
Kursy ekspresowe	ilość kursów	Data wprowadzenia zezwolenia	ilość kursów	Data wprowadzenia
	2 1 6 18 20	29.04.2003 - autobus 22.10.2004- tylko powrót 29.05.2005- bus 28.07.2005-bus 19.10.2005- bus	16 28	09.12.2004 19.04. 2005
Razem na dzień wszczęcia postępowania	21		28	

Tabela Nr 9 zawiera zestawienie danych porównawczych dotyczących działalności PPKS i G. S. w komunikacji ekspresowej i pozycję rynkową ustaloną na podstawie zamieszczonych wskaźników. Dane w zakresie ilości sprzedanych biletów, średniomiesięcznego przychodu przedsiębiorcy oraz średniej ilości kursów wykonywanych przez wnioskodawcę objęte są klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy”). Pełna wersja tabeli Nr 9 zamieszczona jest w załączniku Nr 7 do decyzji .

	G. S.	PPKS w B	Udział PPKS	Udział G.S.
Ilość kursów wg zezwolenia	28	21	42,86%	57,14%
Ilość kursów faktycznie wykonywana od V 2005 do lutego 2006	22	21	48,84%	51,16%
Ilość kursów wykonywana od marca 2006		21	53,85 %	46,15%
Średnio-mies. ilość sprzedanych biletów			41,92%	58,08%
			50,73 %	49,27%

Potencjalna zdolność przewozowa od 19.04.2006r.	10620	10200	48,99%	51,01%
Średnio miesięczny przychód z linii za okres od września 2005 do lutego 2006			41,56 %	58,44%

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Przedmiotem niniejszego postępowania antymonopolowego jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego znajduje uzasadnienie zarzut Jacka P. prowadzącego działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług przewozów pasażerskich między innymi na trasie Biała Podlaska – Warszawa, stawiany PPKS w B. nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym, poprzez narzucanie nieuczciwych cen oraz przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków do powstania lub rozwoju konkurencji, a to wskutek:

- wprowadzenia z dniem 29 maja 2005 r. do dnia 16.10.2005r. ceny promocyjnej biletu jednorazowego, normalnego w wysokości 10 zł, zaś od dnia 17.10.2005r. do dnia 15.05.2006r. ceny w wysokości 13 zł -
- które to działania, zdaniem wnioskodawcy, miałyby wyczerpywać znamiona praktyk ograniczających konkurencję, zakazanych na mocy art. 8 ust. 2 pkt. 1 i 5 ustawy o ochronie (...).

Mając na względzie treść przepisu art. 1 ust.1 ustawy o ochronie (...) stanowiącego, iż „określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowania w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów” organ antymonopolowy rozważył, w pierwszej kolejności, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań PPKS z dyspozycją art. 8 ust. 2 pkt. 1 i 5 ustawy o ochronie (...) istnieją przesłanki pozwalające uznać, iż działania te naruszają nie tylko interes prywatny wnioskodawcy, ale również interes publiczny.

Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt. I CKN 1217/98, z publicznoprawnego charakteru ustawy o ochronie (...) wynika, że znajduje ona zastosowanie wtedy i tylko wtedy, gdy ma miejsce naruszenie interesu publicznego utożsamianego z powstaniem, utrzymaniem oraz niezakończonym rozwojem konkurencji na określonym rynku; jednocześnie - jako zagrażające lub 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.

Zdaniem organu antymonopolowego, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy współzawodnictwo pomiędzy stronami postępowania, realizowane m.in. za pomocą wysokości pobieranych na określonych liniach komunikacyjnych opłat, tj. parametru będącego jednym z istotnych instrumentów każdej strategii konkurencyjnej, wywołuje lub może wywołać znaczące, także negatywne skutki, zarówno dla struktury i stanu rynku właściwego, oraz siły interakcji konkurencyjnych pomiędzy nimi, jak i w konsekwencji, dla szerokiego kręgu konsumentów, tu pasażerów, dla których cena stanowi jedno z tych kryteriów wyboru, od których znacząco uzależniają korzystanie bądź rezygnację z usług tego lub innego przewoźnika.

Mając powyższe na względzie organ antymonopolowy uznał, iż w okolicznościach sprawy spełniona została przesłanka wynikająca z art. 1 ust. 1

ustawy o ochronie (...) a mianowicie możliwość naruszenia działaniami przedsiębiorcy interesu publicznoprawnego.

Przedmiotem ochrony przepisów ustawy o ochronie (...) są stosunki konkurencyjne na rynku. Dlatego aby ocenić, czy doszło do stosowania praktyk naruszających konkurencję konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie w rozumieniu art. 4 pkt. 8 tej ustawy i ustalenie siły rynkowej uczestników tego rynku. Kwestionowane przez Jacka P. zachowanie PPKS ocenić należy nie tylko w aspekcie „rynku właściwego” lecz również pod kątem ewentualnego nadużycia przez przedsiębiorcę pozycji dominującej, przez którą rozumie się, zgodnie z art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie (...) „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 %”.

Zgodnie z art. 4 pkt. 8 ustawy o ochronie (...) przez pojęcie rynku właściwego (relewantnego) 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.

Z powołanej wyżej definicji wynika, że 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, że w przeciwnym razie mogłyby zaistnieć trudności w znalezieniu przedsiębiorców o pozycji dominującej, w rezultacie czego przepisy ustawy o ochronie (...) mające zapobiegać jej nadużywaniu, straciłyby w istocie rację bytu ze szkodą zarówno dla 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 (...) Prezes Urzędu uznaje, iż w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy składnik produktowy rynku właściwego konstytuują usługi świadczone przez przedsiębiorstwa transportowe, polegające na wykonywaniu regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym ekspresowym na podstawie biletów jednorazowych.

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 zatem na uwadze powyższe, w niniejszym postępowaniu rynek właściwy w sprawie wyznaczono jako obszar geograficzny przynależny do trasy komunikacyjnej Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska.

Określając rynek relewantny w powyższy sposób, Prezes Urzędu, zajął w tym przedmiocie stanowisko odmienne niż wnioskodawca, który wnosząc o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko PPKS wskazał, że PPKS posiada pozycję dominującą na rynku przewozów osobowych na trasie Biała Podlaska – Warszawa (około 75 %), przy czym wskaźnikiem miarodajnym dla powyższego stwierdzenia była liczba wszystkich kursów wykonywana przez PPKS na w/w trasie, w porównaniu do ilości kursów wykonywanych przez wnioskodawcę, a zatem kursy wykonywane w komunikacji pospiesznej i przyspieszonej jak i w komunikacji ekspresowej.

Prezes UOKiK dokonał takiej delimitacji rynku w sprawie ponieważ:

- kierując się dyrektywą wąskiej segmentacji rynku właściwego, w niniejszej sprawie uznał, że rynek należy postrzegać jako obszar ciężący 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”², 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*”³,

- 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 linie pokrywające się całkowicie lub prawie pokrywające się. Stąd też w okolicznościach sprawy nie można przyjąć, że kursy pospieszne i przyspieszone wykonywane przez PPKS oraz kursy pospieszne wykonywane przez PPKS w Ł. i w M. na przedmiotowej trasie należą do tego samego segmentu rynku co przewozy ekspresowe wykonywane przez wnioskodawcę i przez PPKS B.. Z materiału dowodowego sprawy wynika, że średnio 74,1 % biletów w komunikacji przyspieszonej lub pospiesznej na trasie Biała Podlaska- Warszawa- Białą Podlaska sprzedawanych jest przez PPKS w B. do miejscowości leżących na trasie Biała Podlaska – Warszawa⁴. Zatem średnio dla 74,1% pasażerów PPKS w komunikacji pospiesznej i przyspieszonej kursy ekspresowe, które na trasie Biała Podlaska – Warszawa zatrzymują się wyłącznie w

² Metodologia badań rynkowych w zakresie transportu autobusowego, maszynopis powielony, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2003, s. 11.

³ tamże

⁴ Dla zapewnienia poprawności metodologicznej analizy danych poprzez porównanie ilości biletów sprzedawanych w komunikacji pospiesznej (przyspieszonej) do miejscowości na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska i wszystkich biletów sprzedanych na w/w trasie - dane dot. ilości biletów sprzedawanych do miejscowości na trasie w komunikacji pospiesznej (przyspieszonej) nie obejmują biletów sprzedawanych do miejscowości Międzyrzec Podlaski, a to dlatego, że podana liczba biletów w komunikacji ekspresowej zawiera również bilety sprzedawane do jedynej miejscowości na trasie tj. Międzyrzec Podlaski.

Międzyrzeczu Podlaskim nie stanowią substytutu, bowiem nie dowiozą ich do miejscowości docelowej. Okolicznością dodatkową, która potwierdza brak substytucyjności przewozów przyspieszonych i pospiesznych jest czas przejazdu w komunikacji pospiesznej i przyspieszonej na trasie Biała Podlaska – Warszawa – Biała Podlaska, który wynosi 3,15 godz. w porównaniu do czasu przejazdu w komunikacji ekspresowej tj. 2,5 godz. oraz cena biletu, zdecydowanie najniższa 10 zł w komunikacji ekspresowej busowej.

Okoliczności te zadecydowały o tym, że w ocenie Prezesa Urzędu komunikacja pasażerska ekspresowa stanowi odrębny rynek produktowy, do którego nie można zaliczyć komunikacji przyspieszonej i pospiesznej wykonywanej przez PPKS w B, Ł. i M..

Za istotną przesłankę definiowania rynku jako odrębnej linii komunikacyjnej Prezes Urzędu uznał również 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 (podkr. Prezesa Urzędu) i przystankami*”; a nadto wymóg koordynacji wykonywanych kursów. W związku z powyższym nie można uznać za teren współzawodnictwa wnioskodawcy i skarżonego przedsiębiorcy 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, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

Dla zastosowania mechanizmów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w niniejszym przypadku, konieczne jest wykazanie, iż przedsiębiorca, przeciwko któremu skierowano zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję posiada pozycję dominującą na rynku właściwym.

Art. 4 pkt. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (...) definiuje pozycję dominującą jako pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie 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%. Przepis ten stwarza domniemanie prawne w rozumieniu art. 234 kpc posiadania pozycji dominującej.

Samo posiadanie pozycji dominującej nie jest jednak zabronione. Sankcjonowaniu przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów podlega dopiero jej nadużywanie.

W pierwszej kolejności zatem, należy rozważyć, czy PPKS posiada, na tak ustalonym rynku właściwym pozycję dominującą.

Określenie pozycji jaką przedsiębiorca zajmuje na rynku usług przewozowych ekspresowych w komunikacji pasażerskiej na trasie Biała Podlaska – Warszawa-Biała Podlaska na podstawie biletów jednorazowych, polega po pierwsze na ustaleniu wszystkich przedsiębiorców, którzy świadczą usługi na danym rynku produktowym i porównaniu, na podstawie określonych kryteriów, ich udziałów w tym rynku.

Ustalenia organu antymonopolowego w powyższej kwestii prowadzą do wniosków, że jedynymi przedsiębiorcami świadczącymi usługi na tak określonym rynku jest wnioskodawca tj. Jacek P. oraz PPKS w B.. Tabela Nr 8 przedstawia dane porównawcze dot. obydwu przedsiębiorców, pozwalające na stwierdzenie, że PPKS w B. nie posiada pozycji dominującej na rynku właściwym.

Stwierdzenie powyższe uzasadnia analiza przedstawionych danych, z których za najbardziej miarodajne i obiektywne dla celu w postaci ustalenia pozycji rynkowej, Prezes Urzędu uznał dane dotyczące ilości sprzedanych biletów jednorazowych, przy czym obydwaj przedsiębiorcy podali łączną ilość sprzedanych biletów jednorazowych – bez rozróżnienia na bilety normalne i ulgowe na w/w trasie oraz wysokość przychodu przedsiębiorcy z linii. Udział przewoźników w rynku na podstawie pierwszego z wymienionych kryteriów wyniósł : PPKS w okresie lipiec- wrzesień 2005r. - 41,92 %, G.S. – 58,08 %, w okresie październik – grudzień 2005r. Udział PPKS wg tego kryterium wzrósł do 50,73 %, przy spadku udziału G.S. do 49,27 %. Przyjęcie w powyższej analizie rozgraniczenia czasowego lipiec- wrzesień 2005 i październik – grudzień 2005r. wynika z konieczności uchwycenia różnic w ilości sprzedawanych przez PPKS biletów w okresie stosowania promocyjnej ceny biletu 10 zł i po zakończeniu tej promocji. Dane te świadczą o wzmacnianiu pozycji rynkowej PPKS w związku z ograniczeniem przez G. S. ilości wykonywanych kursów, co potwierdza wzrostowa tendencja wielkości przychodów PPKS z linii (tabela 7). Pozycja rynkowa przewoźników ustalona w oparciu o wskaźnik poziomu ich przychodów wskazuje 41,56% udział w rynku PPKS oraz 58,44% udział wnioskodawcy.

Analiza powyższa prowadzi do wniosku, że stosunki konkurencyjne na rynku właściwym przybrały formę duopolu. Duopol oznacza panowanie na rynku tylko dwóch przedsiębiorców, podejmujących swoje decyzje ze świadomością istniejących pomiędzy nimi współzależności.

Załącznik Nr 1 do decyzji przedstawia: w Tabeli nr 1 zestawienie poziomu cen biletów w komunikacji ekspresowej stosowanych przez G. S. i PPKS, zaś wykres Nr 1 przedstawia współzależności pomiędzy cenami w komunikacji ekspresowej w/w przewoźników.

Jak wynika z analizy materiału dowodowego zarówno PPKS jak i G. S. posiada tak znaczące udziały w rynku, że każda decyzja jednego z nich –czy to w postaci wprowadzenia nowego kursu, czy też nowej ceny biletów - wpływa na wielkość sprzedaży konkurenta, który może podejmować i podejmuje odpowiednie kroki dostosowawcze. W okolicznościach sprawy bezspornie wykazano bezpośredni wpływ działań każdego z przewoźników na decyzje podejmowane przez konkurenta. Uruchomienie linii ekspresowych przez wnioskodawcę na trasie Biała Podlaska-Warszawa w grudniu 2004r. spowodowało znaczny spadek ilości biletów sprzedawanych na trasie pospiesznej i przyspieszonej przez PPKS. W efekcie, w krótkim czasie (styczeń 2005) PPKS obniżył ceny biletów w komunikacji ekspresowej autobusowej na 19 zł, zaś w maju 2005r. wprowadził na trasę Białą Podlaska - Warszawa przewozy ekspresowe busowe z ceną biletu 10 zł - wobec ceny biletu konkurenta- początkowo ustaloną na 20 zł, lecz już po miesiącu - wobec spadku cen biletów w komunikacji expressowej PPKS z 21,40 zł na 19zł – ustalonej na 17 zł. Z kolei podwyższenie przez PPKS od 17.10.2005r. cen biletów w komunikacji ekspresowej autobusowej na 17 zł i busowej na 13 zł spowodowało reakcję G. S. w postaci podwyższenia ceny biletu średnio o 9 % .Działania PPKS są zatem odpowiedzią na posunięcia wnioskodawcy oraz odwrotnie – pomiędzy uczestnikami rynku zachodzi rzeczywista konkurencja. Pozycja rynkowa PPKS posiada stałą tendencję wzrostową, jakkolwiek wciąż jeszcze silniejszą pozycję na rynku właściwym posiada wnioskodawca. O tym jak w przyszłości ułożą się relacje rynkowe pomiędzy konkurentami decydować będzie przede wszystkim potencjał ekonomiczny każdego z nich i zastosowana strategia marketingowa, ale kwestia ta leży poza zasięgiem zainteresowania niniejszej decyzji.

Powyższe współzależności zobrazowane określoną sekwencją zdarzeń pozostających ze sobą w związku przyczynowo – skutkowym, potwierdzają tezę Prezesa Urzędu o tym, że stosunki konkurencyjne na rynku właściwym mają

charakter duopolu. Stwierdzenie powyższe determinuje wniosek o nieposiadaniu przez PPKS pozycji dominującej na rynku. Pozycji takiej nie posiada również wnioskodawca, ponieważ funkcjonowanie w warunkach duopolu wyklucza możliwość zdominowania przez jednego z nich rynku i podejmowania na nim działań bez uwzględnienia reakcji drugiego.⁵

Jak wskazano wyżej, jednym z kluczowych zadań organu antymonopolowego przy badaniu każdej sprawy jest ustalenie, czy przedsiębiorca, któremu stawia się zarzut stosowania praktyk ograniczających konkurencję posiada na rynku właściwym wyznaczonym w danej sprawie pozycję dominującą i poprzez swoje zachowania skierowane do konkurentów na tym rynku nadużywa posiadanej przez siebie pozycji. Oznacza to, że przedsiębiorca taki posiada zdolność do zapobiegania skutecznej konkurencji oraz ma możliwość działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów i konsumentów.

Ze względu na fakt, iż ustalenia dowodowe niniejszego postępowania antymonopolowego w zakresie linii Biała Podlaska – Warszawa- Biała Podlaska nie potwierdziły posiadania przez PPKS na tej linii pozycji dominującej, brak jest podstaw do stawiania temu przedsiębiorcy zarzutu nadużycia tej pozycji, a to poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów lub też przeciwdziałania ukształtowaniu się warunków koniecznych do powstania lub rozwoju konkurencji.

Nie został spełniony zasadniczy warunek możliwości orzekania przez organ antymonopolowy - jakim jest posiadanie przez przedsiębiorcę pozycji dominującej na rynku właściwym wyznaczonym w sprawie.

Wszczęte postępowanie antymonopolowe musi być zakończone załatwieniem sprawy co do istoty. Jeżeli jednak postępowanie z jakichkolwiek przyczyn stało się bezprzedmiotowe, zgodnie z art. 105 kpa, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania.

Przesłanką umorzenia jest bezprzedmiotowość postępowania „z jakichkolwiek przyczyn”, czyli z każdej przyczyny powodującej brak jednego z elementów materialnego stosunku prawnego, w odniesieniu do strony podmiotowej lub przedmiotowej. Z bezprzedmiotowością mamy do czynienia wówczas, gdy w sposób oczywisty organ stwierdzi brak podstaw prawnych i faktycznych do merytorycznego rozpatrzenia sprawy (wyrok NSA z dnia 18 kwietnia 1995 r., S.A./Łd 2424/94, ONSA 1996/2/80).

Przesłanką wstępną pozwalającą na badanie, czy rzeczywiście strona postępowania dopuściła się „nadużycia” jest stwierdzenie między innymi posiadania pozycji na rynku właściwym. Bez wystąpienia tego elementu badanie, czy doszło do naruszenia zakazu przewidzianego w art. 8 ustawy o ochronie (...) jest bezprzedmiotowe.

Przedstawiony wyżej stan rzeczy potwierdza również logiczna interpretacja art. 8 ustawy o ochronie (...). Gdyby uznać a contrario, że stwierdzony w postępowaniu brak pozycji dominującej skutkuje wydaniem decyzji niestwierdzającej stosowanie praktyki ograniczającej konkurencję, wówczas samo posiadanie pozycji dominującej powinno zostać potraktowane jako stwierdzenia jej stosowania.

Z tych względów należy umorzyć postępowanie antymonopolowe, co uczyniono jak w sentencji niniejszej decyzji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (...), w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UOKiK - Delegatury w Lublinie.

⁵ Wyrok SA z dnia 25.07.2001 r. XVII Ama 96/00

Z up. Prezesa UOKIK
Dyrektor Delegatury UOKIK w Lublinie
Ewa Wiszniowska

