



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
MAREK NIECHCIAŁ**

Poznań, dnia 12 grudnia 2018 r.

RPZ- 410/1/16/JK

DECYZJA nr RPZ 11/2018

Stosownie do art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 798 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

- I. Na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, **uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję**, określoną w art. 6 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy, zawarcie przez:

- Rafała Woźniaka prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: „RAFBUS Rafał Woźniak” z siedzibą w Miasteczku Krajeńskim oraz
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Pile

porozumienia ograniczającego konkurencję na rynkach przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową na liniach Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła oraz linii Rządkowo - Kaczory - Piła poprzez uzgodnienie przez tych przedsiębiorców linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców.

- II. Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2096), w związku z art. 83 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów **umarza się postępowanie antymonopolowe** w sprawie podejrzenia zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku świadczenia usług przewozu osób komunikacją autobusową na terenie powiatu pilskiego pomiędzy:

- Rafałem Woźniakiem prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą: „RAFBUS Rafał Woźniak” z siedzibą w Miasteczku Krajeńskim, oraz
- Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Pile

polegającego na podziale rynków zbytu poprzez uzgodnienie przez tych przedsiębiorców gmin, dla których przedsiębiorcy będą świadczyć usługi dowozu dzieci do szkół, co mogło stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

- III. Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z naruszeniem art. 6 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy w zakresie określonym w punkcie I, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **nakłada się na Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Pile, karę pieniężną w wysokości 95.967,94 zł (słownie: dziewięćdziesiąt pięć tysięcy dziewięćset sześćdziesiąt siedem i 94/100 zł) płatną do budżetu państwa.**

IV. Na podstawie art. 77 ust. 1 w związku z art. 80 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz na podstawie art. 263 § 1 i art. 264 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 r. poz. 2096), w związku z art. 83 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, **obciąża się kosztami postępowania:**

1. Rafała Woźniaka prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: „RAFBUS Rafał Woźniak” z siedzibą w Miasteczku Krajeńskim w wysokości 194,80 zł (słownie: sto dziewięćdziesiąt cztery i 80/100 zł) płatnymi do budżetu państwa,
2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Pile w wysokości 168,20 zł (słownie: sto sześćdziesiąt osiem i 20/100 zł) płatnymi do budżetu państwa, oraz zobowiązuje się tych przedsiębiorców do zwrotu Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów kosztów postępowania w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W związku z zawiadomieniem złożonym przez Rafała Woźniaka prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: „RAFBUS Rafał Woźniak” (dalej: RAFBUS) dotyczącego działań „Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pile” (dalej: „PKS”) mających polegać na stosowaniu rażąco niskich cen na linii regularnej Białostów-Miasteczko Krajeńskie-Piła Prezes Urzędu wszczął postępowanie wyjaśniające, o którym mowa w art. 48 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Na podstawie ustaleń poczynionych w postępowaniu, postanowieniem z dnia 30 marca 2016 r. Prezes Urzędu wszczął się z urzędu postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku świadczenia usług przewozu osób komunikacją autobusową na terenie powiatu pilskiego pomiędzy:

1. Rafałem Woźniakiem prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą: „RAFBUS Rafał Woźniak” z siedzibą w Miasteczku Krajeńskim, oraz
2. Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. z siedzibą w Pile

polegającego na podziale rynków zbytu poprzez uzgodnienie przez tych przedsiębiorców linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców oraz uzgodnienie dla których gmin przedsiębiorcy będą świadczyć usługi dowozu dzieci do szkół, co może stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r., poz. 798 ze zm.).

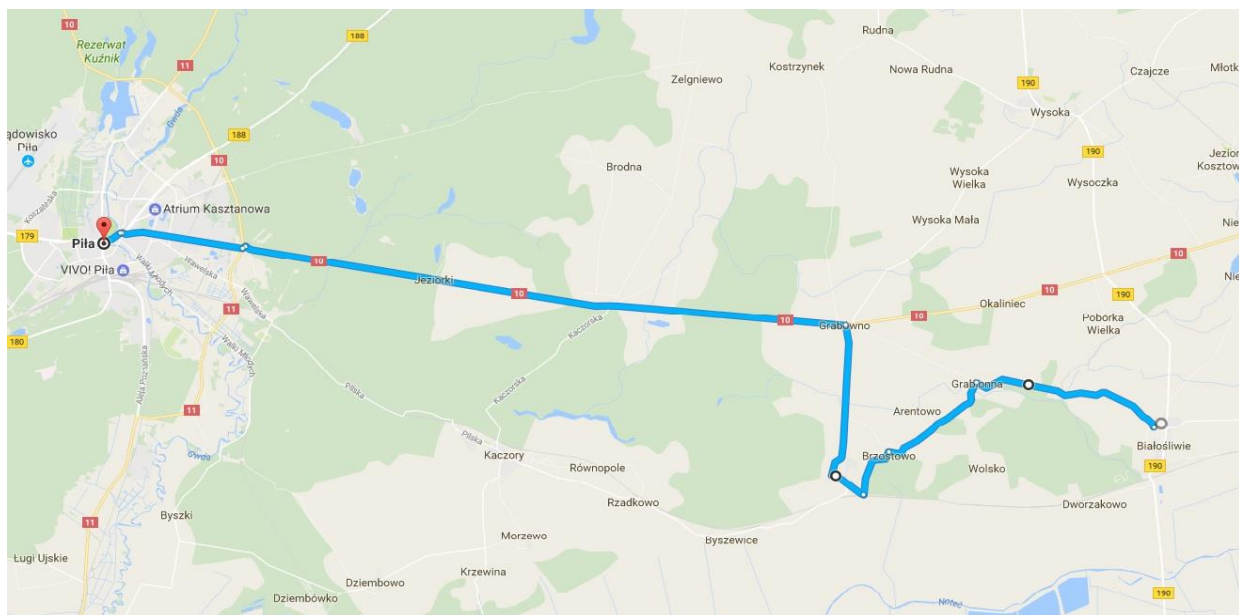
Pismem z dnia 22 czerwca 2017 r. Prezes Urzędu przesłał do PKS i RAFBUS szczegółowe uzasadnienie stawianych stronom zarzutów.

Z kolei pismem z dnia 9 listopada 2018 r. strony postępowania zostały zawiadomione o zakończeniu zbierania materiału dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia dodatkowych wyjaśnień w terminie 7 dni od daty doręczenia niniejszego pisma.

Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

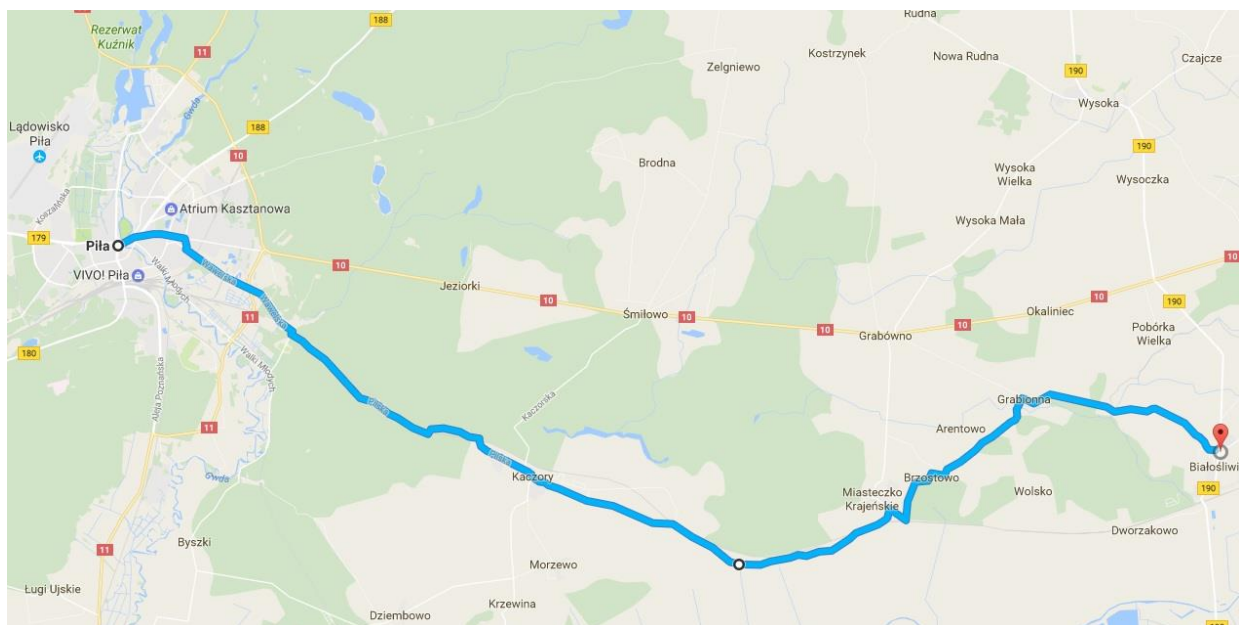
Na linii objętej zawiadomieniem RAFBUS prowadził działalność w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia Starosty Pilskiego z dnia 6 kwietnia 2011 r. (zmienionego w dniu 12 lipca 2011 r.), a dalej zezwolenia z dnia 7 maja 2015 r.

Schemat przebiegu linii RAFBUS (1)



W dniu 1 marca 2015 r., na podstawie zezwolenia Starosty Piłskiego z 15 stycznia 2015 r. PKS uruchomił linię regularną Białosłowie-Miasteczko Krajeńskie-Kaczory-Piła.

Schemat przebiegu linii PKS (2)



Linia ta została uruchomiona m.in. w związku z zaprzestaniem działalności dotychczasowego przewoźnika na odcinku Piła - Kaczory.

Ww. linie PKS i RAFBUS pokrywały się na odcinku Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie, gdyż linia PKS dalej do Piły prowadziła przez Rządkowo i Kaczory, natomiast linia RAFBUS przez Grabówno i Smiłowo. Z uwagi jednak na porównywalny czas dojazdu do Piły dla pasażerów wsiadających na przystankach na odcinku Białosłowie - Miasteczko - Krajeńskie obie linie stanowiły dogodną alternatywę.

Sama zapowiedź uruchomienia przez PKS nowej linii, w której podano przykładowe ceny biletów (za przejazd z Białośliwia do Piły jednorazowy 6,50 zł i miesięczny 165 zł, za przejazd z Miasteczka Krajeńskiego do Piły jednorazowy 5,00 zł i miesięczny 150 zł) wywołała reakcję RAFBUS, który ogłosił, że z dniem 16 lutego 2015 r. obniżone zostają ceny biletów. Cena biletu jednorazowego za przejazd z Białośliwia do Piły została obniżona z 7,50 zł do 6,00 zł, a miesięcznego z 200 zł do 160 zł (karta 11 i 16 post. wyj.). Natomiast za przejazd do Piły z Miasteczka Krajeńskiego cena biletu jednorazowego uległa obniżeniu do 5,00 zł (z ulgą handlową 4,50 zł), zaś miesięcznego ze 190 zł do 150 zł (karty 11 i 16 post. wyj.).

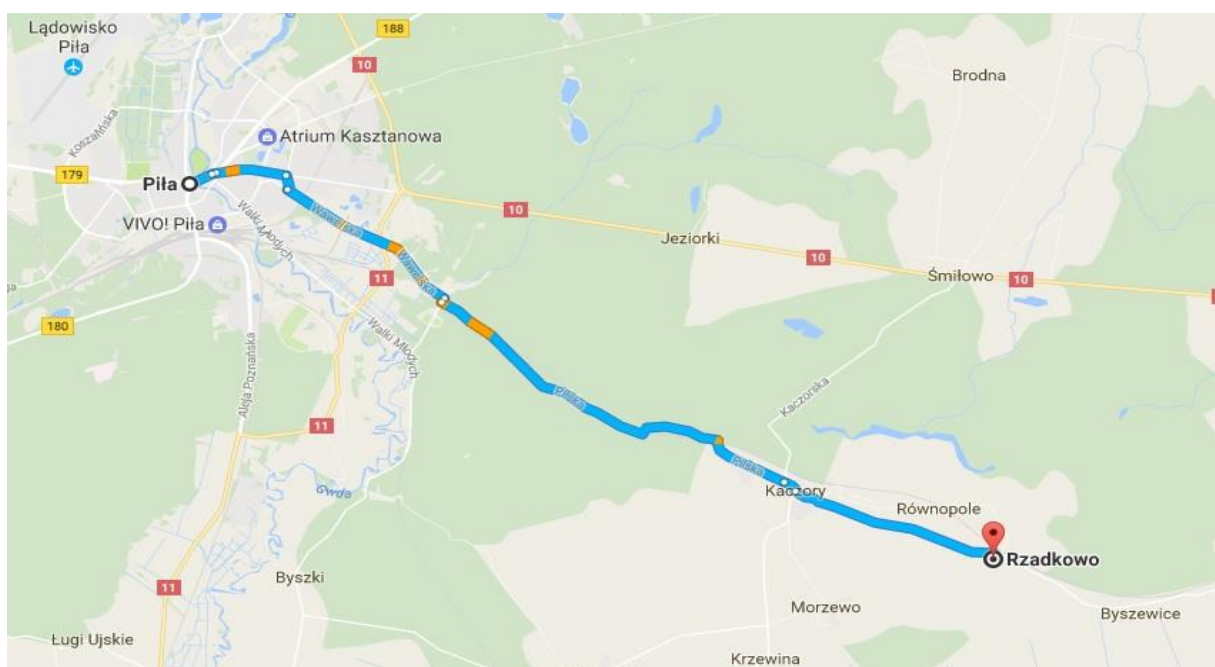
Tabele opłat obowiązujących na linii Białośliwie - Miasteczko - Krajeńskie PKS ustalił 20 lutego 2015 r. Cena biletu miesięcznego z Białośliwia do Piły wyniosła 155 zł, a jednorazowego 5,00 zł, zaś z Miasteczka Krajeńskiego, odpowiednio: 150 zł i 4,50 zł (karty 38 - 41 akt post. wyj.). Takie same ceny biletów jednorazowych od 1 marca 2015 r. wprowadził RAFBUS (karta 11 akt post. wyj.). Do kolejnej zmiany cen biletów jednorazowych PKS doszło już z dniem 16 marca 2015 r., kiedy to cena biletu z Białośliwia do Piły została obniżona do 4,50 zł, a z Miasteczka Krajeńskiego do 4,00 zł (karta 42 akt post. wyj.).

Zawiadomienie skierowane przeciwko PKS i kwestionujące stosowanie rażąco niskich cen na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła wpłynęło do Delegatury Urzędu w Poznaniu w dniu 17 marca 2015 r. (karty 369 - 392 akt adm.).

W miesiącach marzec, kwiecień i maj 2015 r. PKS wykonywał na swojej linii odpowiednio: **(usunięto)** kursów miesięcznie. W tym samym okresie RAFBUS na własnej linii wykonał **(usunięto)** kursów w marcu, **(usunięto)** kursów w kwietniu oraz **(usunięto)** kursy w maju 2015 r.

Na podstawie zezwolenia Starosty Piłskiego z dnia 10 kwietnia 2015 r. RAFBUS od dnia 13 kwietnia 2015 r. uruchomił nową linię regularną Piła - Kaczory - Rzadkowo (karta 119 akt adm.). Rozkład jazdy przewidywał **(usunięto)** kursów z Piły do Rzadkowa oraz **(usunięto)** kursów powrotnych do Piły dziennie (karta 120 akt adm.).

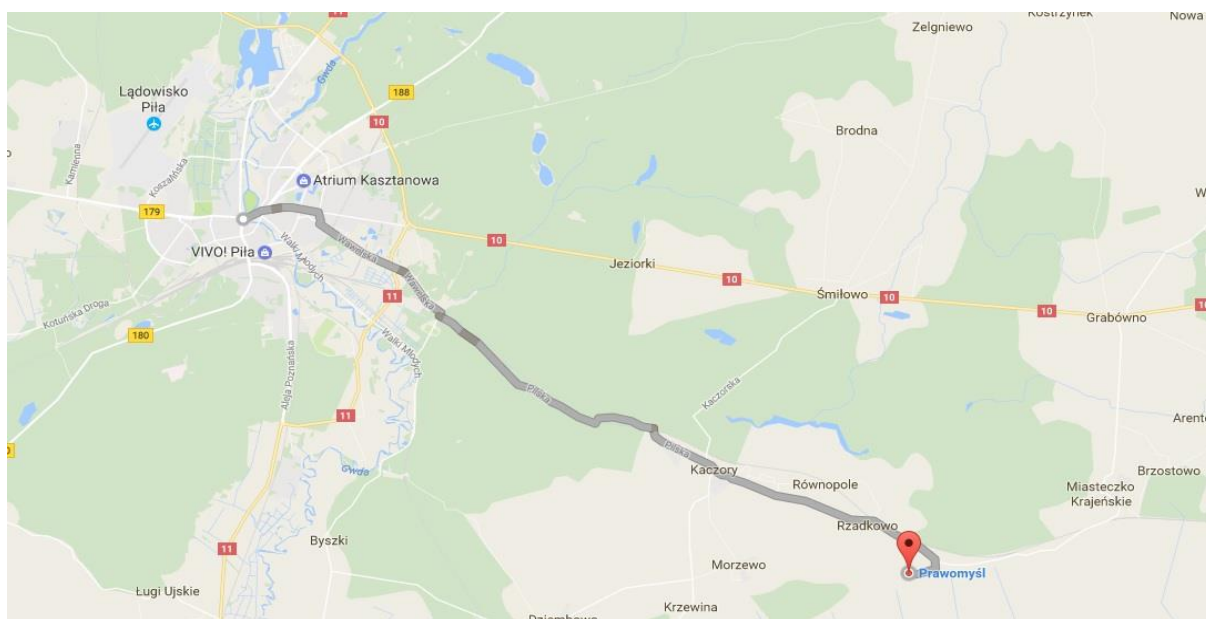
Schemat przebiegu nowej linii RAFBUS (3)



Oprócz ww. linii, RAFBUS świadczył usługi przewozu osób także na linii Piła - Byszki - Morzewo - Kaczory. PKS prowadził natomiast w 2015 r. działalność przewozową na podstawie zezwoleń wydanych na 25 linii autobusowych.

W połowie maja 2015 r. PKS podjął decyzję o zaprzestaniu wykonywania usług w ramach połączeń z miejscowości Białośliwie i Miasteczko Krajeńskie. Linia została skrócona do linii Prawomyśl-Kaczory-Piła na podstawie zezwolenia Starosty Piłskiego z 29 maja 2015 r., przy czym wniosek został złożony w dniu 19 maja 2015 r. za pośrednictwem Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji - Dział Obsługi Klienta w Poznaniu (karta 146 akt adm.). RAFBUS natomiast zaprzestał świadczenia usług w ramach linii Piła-Kaczory-Rzadkowo od 1 czerwca 2015 r. Zrzeczenie się zezwolenia zostało dostarczone bezpośrednio do Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Pile w dniu 25 maja 2015 r. (karta 310 akt adm.).

Schemat skróconej linii PKS (4)



Po skróceniu linii PKS w czerwcu 2015 r. RAFBUS zrezygnował z oferowania ulgi handlowej dla pasażerów rozpoczynających podróż do Piły z Miasteczka Krajeńskiego. Cena biletu jednorazowego wynosiła 5,00 zł zamiast 4,50 zł z uwzględnieniem ulgi (karta 148 akt adm.). Natomiast od 3 sierpnia 2015 r. na tej linii RAFBUS wprowadził nowy cennik. Cena biletu jednorazowego z Białośliwia do Piły wzrosła do 7,00 zł, a biletu miesięcznego do 180 zł. Z kolei w relacji Miasteczko Krajeńskie - Piła cena biletu jednorazowego ustalona została na 6,50 zł, zaś biletu miesięcznego 170 zł (karta 149 post. wyj.).

Linia PKS uległa dalszemu skróceniu od 1 stycznia 2016 r. do relacji Kaczory - Piła, z wyjątkiem trzech par kursów dziennie do Rzadkowa. Stosowne zezwolenie Starosta Piłski wydał w dniu 10 grudnia 2015 r. na podstawie wniosku złożonego przez PKS za pośrednictwem Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji - Dział Obsługi Klienta w Poznaniu w dniu 23 listopada 2015 r. (karty 89 - 92 akt adm.). Kolejna zmiana na linii Rzadkowo - Kaczory - Piła nastąpiła od początku 2018 r. i polegała na ograniczeniu przewozów na tej linii wyłącznie do dni pracujących (karty 520 - 521 akt adm.).

Z kolei RAFBUS na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła wykonywał przewozy do dnia 3 listopada 2017 r. Pismem z dnia 20 października 2017 r. zrzekł się bowiem zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów na tej linii informując jednocześnie, że linia będzie obsługiwana przez firmę NOVABUS (**usunięto**) w oparciu

istniejący już rozkład jazdy, jaki obowiązywał RAFBUS. Decyzją z dnia 31 października 2017 r. Starosta Piłski stwierdził wygaśnięcie zezwolenia (karty 509 - 510 akt adm.). Jednocześnie, RAFBUS rzekł się zezwolenia na drugą z obsługiwanych linii regularnych, tj. linię Piła - Byszki - Morzewo - Kaczory. W tym wypadku również obsługę linii przejęła firma NOVABUS (usunięto) (karty 512 i 515 akt adm.).

Na pytanie Prezesa Urzędu w wezwaniu z dnia 31 lipca 2015 r., czy RAFBUS podejmował rozmowy z PKS na temat sytuacji zaistniałej na trasie Piła - Białosłowie, o której zawiadamiał pismem z dnia 16 marca 2015 r. potwierdził, iż rozmowy takie podjęto na zaproszenie PKS. RAFBUS wskazał, iż *rozmowa dotyczyła zbyt niskich cen biletów oraz ilości przewiezionych pasażerów* (karty 140 i 148 post. wyj.). Jednocześnie w tym samym piśmie RAFBUS wyjaśniał, że *przyczyną zamknięcia linii regularnej Piła - Kaczory - Rzadkowo była zbyt niska frekwencja przewiezionych pasażerów mimo atrakcyjnej ceny biletów i tym samym nierentowność linii*.

W odpowiedzi na kolejne wezwanie Prezesa Urzędu z dnia 21 października 2015 r. RAFBUS uściślił, że rozmowy podjął na zaproszenie telefoniczne ze strony (usunięto) ok. 6 maja 2015 r. Rozmowy odbyły się dwukrotnie w dniach 11 i 18 maja 2015 r. Odnośnie kwestii poruszanych na tym spotkaniu RAFBUS wskazał, że: *PKS Sp. z o.o. „dato” nam jasno do zrozumienia, że jeśli nie zejdziemy z nowo otwartej linii Piła - Kaczory - Rzadkowo, to na linii regularnej Białosłowie - Piła, PKS Sp. z o.o. w Pile jest w stanie zrobić jeszcze tańsze bilety niż dotychczas, a ludzie z czasem i tak do nich przejdą i są w stanie nas przetrzymać z takimi niskimi cenami, a ponieważ jesteśmy małą firmą, nie mamy tak licznego taboru, jak PKS Sp. z o.o. w Pile, musieliśmy „przyjąć niepisaną umowę”. Również podczas tej rozmowy Pani (usunięto) poruszyła kwestię obsługi szkół i zapytała, czy startujemy do przetargu na obsługę szkoły w Miasteczku Krajeńskim, odpowiedzieliśmy, że tak. Okazało się, że oprócz linii Piła - Kaczory, PKS chce mieć także „wyłącznieść” na obsługę szkoły w Kaczorach. W związku z powyższym oraz zbyt niską frekwencją pasażerów na linii regularnej Piła - Kaczory - Rzadkowo linia ta została zamknięta przez RAFBUS (karta 162 post. wyj.).*

Obydwa spotkania odbyły się w dniach 11 i 18 maja 2015 r. w gabinecie (usunięto) - Dyrektora Zarządzającego PKS. Ze strony PKS obok (usunięto) w spotkaniu uczestniczyła (usunięto) - Kierownik Działu Przewozów Pasażerskich i Marketingu, z kolei RAFBUS reprezentowany był przez (usunięto) oraz jego żonę (usunięto). Podczas spotkań omawiano kwestię incydentów do jakich dochodziło na wspólnie obsługiwanych liniach, m.in. usuwaniu rozkładów jazdy (zeznania świadków (usunięto) - karta 131 akt adm., (usunięto) - karta 132 akt adm., (usunięto) - karta 134 akt adm., - zeznania (usunięto) karta 135 akt adm.). Poruszany był także problem niskich cen biletów jakie PKS oferował na linii Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie - Piła (zeznania świadka (usunięto) karta 134 akt adm.). (usunięto) zeznał m.in., że *Mnie od początku bolała ta linia Białosłowie - Piła i te niskie ceny PKS-u. Mówiłem, że mam pretensje o to do PKS-u. Pani (usunięto) mówiła, że to po to, żeby przyciągnąć klientów. Ja powiedziałem, że jeśli tak dalej będzie, to ja dalej finansowo nie wytrzymam i będę musiał się zwijać, tj. zamykać firmę* (zeznania (usunięto) - karta 135 akt adm.). Rozmowy dotyczyły też frekwencji na linii Rzadkowo - Kaczory - Piła (zeznania (usunięto) - karta 135 akt adm.).

W dniu 14 maja 2015 r. Gminny Zespół Ekonomiczno - Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Kaczorach ogłosił przetarg na „Dowóz uczniów do szkół na terenie Gminy kaczory oraz pływalnię RELAKS w Kaczorach w roku szkolnym 2015/2016 i 2016/2017”. Ofertę złożył jedynie PKS oferując cenę 23.988 zł (karta 199 post. wyj.). W poprzednich przetargach w 2011 na lata 2011/2012 i 2012/2013 oraz w 2013 r. na lata 2013/2014 i 2014/2015 PKS również był jedynym oferentem. Usługi wyceniono wówczas na kwotę odpowiednio 21.559 zł i 22.023 zł, z tym że zakres zamówienia nie obejmował dowozu dzieci na basen (karty 203 - 204 post. wyj.). Podczas spotkania w dniu 18 maja 2015 r. poruszany był temat dowozu dzieci do szkół. PKS ujawnił zamiar przystąpienia do przetargu w Kaczorach, uzyskując informację, iż RAFBUS nie jest zainteresowany przystąpieniem do

tego przetargu (zeznania świadków: (usunięto) karta 132v akt adm., (usunięto) karta 134 akt adm.).

Stanowisko stron

Ustosunkowując się do zarzutu naruszenia art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów RAFBUS wskazał, iż nigdy nie zawierał z PKS porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na uzgodnieniu linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców.

Podniósł, iż podczas spotkań w dniu 11 i 18 maja 2015 r. nie toczyły się żadne negocjacje pomiędzy RAFBUS a PKS. *Natomiast warunki przedstawione przez PKS Piła były przedstawione w arbitralnej formie i stanowiły kontynuację niezgodnych z prawem działań jakie PKS Piła jako duży i ugruntowany na rynku przewoźnik stosował wobec Rafbus będącego małym przewoźnikiem, krótko działającym na rynku. PKS Piła wskazał, iż w przypadku braku zgody na wskazane przez nich warunki będzie stosował ceny dumpingowe, na które to on jako duży przewoźnik może sobie pozwolić, co spowoduje załamanie kondycji finansowej Rafbus a w konsekwencji doprowadzi nawet do zaprzestania prowadzenia przez Rafbus działalności gospodarczej.* RAFBUS podkreślał przy tym, że wymuszenia określonych działań, w świetle art. 4 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, nie można uznać za umowę bądź uzgodnienie. Niezależnie od tego RAFBUS wskazywał, iż zamknięcie linii Piła - Kaczory - Rzadkowo nie wynikało z ulegnięcia narzucanym przez PKS warunkom, lecz podyktowane było względami finansowymi albowiem linia ta, w związku z małą frekwencją, przynosiła straty.

Zdaniem RAFBUS, skrócenie linii przez PKS do odcinka Prawomyśl - Kaczory - Piła musiały być straty finansowe, wynikające z przyjętej strategii stosowania cen dumpingowych.

Odnosząc się do zarzutu uzgodnienia braku złożenia oferty na obsługę szkoły w Kaczorach RAFBUS wskazał, iż nigdy nie startował do przetargu na przewóz dzieci w tej miejscowości. Tym samym nie złożenie oferty w tym przetargu nie może być traktowane jako będące wynikiem porozumienia.

PKS także zaprzeczył zawarciu zarzucanego porozumienia ograniczającego konkurencję. Przyznał wprawdzie, że dochodzi do różnego rodzaju spotkań z lokalnymi przewoźnikami, niemniej jednak pobudką do nich jest albo oferta usług świadczonych przez PKS (korzystanie z dworca, myjni, warsztatu), albo - jak w przypadku spotkań z RAFBUS - reakcja na naganne zachowania, które zostały zaobserwowane na linii Piła - Białośliwie. Celem spotkań z Rafałem Woźniakiem, które miały miejsce w maju 2015 r., było właśnie osiągnięcie rozwiązań eliminujących nieuczciwe praktyki, które zdaniem PKS były kierowane w jego stronę. Podczas spotkania omówiono spostrzeżenia obu stron i przedyskutowano kwestię możliwości takiego działania, które nie będzie szkodziło drugiej stronie (realizacja rozkładów jazdy zgodnie z wydanym zezwoleniem, wzajemne poszanowanie wywieszanych rozkładów jazdy itp.). Ponadto zaproponowano RAFBUS korzystanie z dworca autobusowego w Pile, gdyż do tej pory korzystał z przystanku komunikacji miejskiej jako miejsca odjazdowego w Pile. Podczas spotkań nie było natomiast woli, ani nawet zamiaru ustaleń w zakresie podziału rynku. Z dużym prawdopodobieństwem została podana informacja o zamiarze przystąpienia PKS do przetargu na przewozy szkolne w gminie Kaczory, co nie stanowiło tajemnicy, ale nie jest to tożsame z zarzucanym uzgodnieniem pomiędzy przewoźnikami o podziale rynku.

PKS podniósł, iż decyzję o skróceniu linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła podyktowana była tylko i wyłącznie względami ekonomicznymi albowiem pomimo atrakcyjnych cen i dogodnego rozkładu jazdy pasażerowie nie korzystali z oferty PKS. Dla oszczędności kosztów podjęto decyzję o skróceniu linii o 17 km i od 1 czerwca PKS realizował połączenia od miejscowości Prawomyśl. Niezadowolająca frekwencja spowodowała, że od 1 stycznia 2016 r., a więc w czasie, kiedy RAFBUS od ponad pół roku

nie wykonywał połączeń na linii Rządkowo - Kaczory - Piła, skrócono linię do miejscowości Kaczory, za wyjątkiem 3 par kursów rozpoczynających się w Rządkwowie.

Skracanie, czy wręcz likwidacja kursów - jak wskazał PKS - występuje w firmach o profilu transportowym często i bez uzgodnień z innymi przewoźnikami. O tym, że rynek przewozów pasażerskich podlega ciągłym modyfikacjom świadczy także fakt, że przewoźnik pod firmą Waleckie Towarzystwo Przewozowe, który świadczył usługi na linii Piła - Kaczory z dniem 28 lutego 2015 r. zrezygnował z jej realizacji z uwagi na zmianę profilu świadczonych usług. Dzięki temu, że PKS uruchomił linię Piła - Białosłowie przez Kaczory, mieszkańcy tej podpiłskiej miejscowości uzyskali możliwość przemieszczania się do szkół i miejsc pracy. Nieracjonalna, ekonomicznie nieuzasadniona komunikacja Białosłowie - Piła zdecydowała o stopniowym skracaniu linii, by osiągnąć optymalny kształt w postaci linii Piła - Kaczory.

PKS zaprzeczył także zarzutom uzgodnień w zakresie udziału w postępowaniu przetargowym dotyczącym dowozu dzieci w Kaczorach. Jakkolwiek z dużym prawdopodobieństwem na jednym ze spotkań z RAFBUS PKS wyraził wolę przystąpienia do tego przetargu, to zdaniem PKS nie można tego traktować w żaden sposób jako uzgodnienia, że dana linię będzie obsługiwać. Takiego zachowania nie można kwalifikować jako celowego, z zamiarem uzgodnienia obsługiwanego rynku.

W odpowiedzi na szczegółowe uzasadnienie faktyczne i prawne zarzutów postawionych w postanowieniu o wszczęciu postępowania, stanowisko w dniu 13 lipca 2017 r. (pismo datowane na 1 lipca 2017 r.) przedstawił PKS. PKS ponownie podkreślił, iż od marca 2015 r. trasa Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie - Kaczory - Piła była monitorowana. W PKS funkcjonuje system rejestracji pasażerów za biletami jednorazowymi, miesięcznymi i okresowymi dzięki stosowanym aplikacjom „Kasa Konduktorska” i „Przewozy Pasażerskie”, pozwalający precyzyjnie określić potoki podróży dla każdej linii a nawet kursu. Prowadzone analizy wskazywały, że w okresie od marca do maja 2015 r. istnieje tendencja spadkowa w zakresie liczby pasażerów, co w konsekwencji przedkładało się na wyniki finansowe. Analiza wpływów i kosztów ww. okresie wskazywała, iż na 1 km całej trasy PKS miał (usunięto) zł straty. Mając powyższe na uwadze, PKS działający jako spółka prawa handlowego nie mogła sobie pozwolić na dalsze utrzymywanie tej straty, ponieważ zarząd naraziłby się na odpowiedzialność karną za działanie na niekorzyść spółki. Dlatego podjęto decyzję o skróceniu linii w pierwszej kolejności o najbardziej nierentowny odcinek Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie.

Na decyzję o skróceniu linii wpływ miał też sezon. Najmniej bowiem pasażerów w komunikacji regularnej przewożonych jest w miesiącach wakacyjnych z uwagi na profil odbiorcy: są nimi głównie uczniowie. Spadek obserwuje się już od miesiąca maja, gdy z komunikacji przestają korzystać abiturienti. Czerwiec należy do jeszcze słabszych biznesowo miesięcy. Dodatkowo, sekwencja zdarzeń mających miejsce w maju 2015 r. uwarunkowana była wewnętrzną procedurą funkcjonującą do 2010 r. Mianowicie, zgodnie z „Regulaminem korzystania z BUS KARTY w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile”, od dwudziestego dnia każdego miesiąca PKS rozpoczyna sprzedaż biletów miesięcznych na kolejny miesiąc. Stąd też aby uprzedzić nielicznych pasażerów, którzy korzystali z linii na odcinku Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie, konieczne było podanie do publicznej wiadomości informacji o skróceniu linii o wskazany odcinek przed datą 20 maja 2015 r. W pierwszej kolejności o tym fakcie informowali kierowcy bezpośrednio pasażerów na linii Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie, a następnie na stronie internetowej PKS w dniu 19 maja 2015 r. umieszczono oficjalną informację. Jednocześnie z informowaniem pasażerów PKS wystąpił za pośrednictwem Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji do Starostwa Powiatowego w Pile z wnioskiem o zmianę zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych na linii nr 67027 do relacji Prawomyśl - Kaczory - Piła. Taka sama procedura miała miejsce w przypadku decyzji o dalszym skróceniu linii Prawomyśl - Kaczory - Piła do linii Piła - Kaczory. Informacje o tym

podano do publicznej wiadomości przed dniem 20 grudnia 2015 r. Uczyniono to 14 grudnia 2015 r., natomiast 1 stycznia 2016 r. PKS zaprzestał jeździć na tym odcinku.

PKS nie zgodził się także z zaprezentowanym w szczegółowym uzasadnieniu zarzutów ujęciem rynku właściwego w aspekcie produktowym wskazując, iż niezasadne jest wyłączenie linii kolejowej na odcinku Białośliwie - Piła jako substytutu przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową. Linia kolejowa obsługuje dokładnie ten sam odcinek drogi co pierwotnie utworzona przez PKS linia Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła. Co więcej, kursy PKS i RAFBUS zaczynały się i kończyły w tej samej lokalizacji, w pobliżu dworców kolejowych. Ponadto, głównemu odbiorcy, tj. młodzieży szkolnej przysługują te same ulgi ustawowe na bilety miesięczne w wysokości 49%. Zgodnie z rozkładem jazdy, na trasie Białośliwie - Piła wykonywanych jest 6 bezpośrednich połączeń zwykłych i 7 połączeń powrotnych, zaś trasa obejmuje przystanki: Białośliwie, Miasteczko Krajeńskie, Kaczory, Piła. Pasażerowie z Białośliwia i Miasteczka Krajeńskiego do Piły oraz pomiędzy tymi miejscowościami mieli zatem alternatywę w korzystaniu z innych form komunikacji. Nie jest więc prawdą, co podnosił Prezes Urzędu w szczegółowym uzasadnieniu zarzutów, że na rynku została wyeliminowana konkurencja.

O tym, że linie kolejowe są substytutem dla linii autobusowych świadczą, zdaniem PKS, dwie sytuacje, w których kolej wyparła komunikację autobusową. Pierwszą, w której na linii Piła - Poznań kolej w całości pochłonęła pasażerów. Drugim, linia Poznań - Wągrowiec, na której w sierpniu 2015 r. doszło do rewitalizacji peronów i dworca oraz zaangażowanie w realizację przewozów szynobusów. PKS w 2009 r. rozpoczął działalność na tym terenie od 12 par kursów aby przez lata obserwowania tendencji spadkowej w 2015 r. dojsć do 2 - 3 par kursów, a w 2016 r. ostatecznie zrezygnować z tej trasy.

W odniesieniu do ustaleń rynku właściwego zaprezentowanego w szczegółowym uzasadnieniu zarzutów PKS zwrócił uwagę na ograniczoną substytucyjność linii Białośliwie - Piła z uwagi na fakt, że trasy na których przewozy wykonywał PKS i RAFBUS pokrywały się jedynie na odcinku 12 km, podczas gdy cała linia liczyła 45 km. Ponadto, w ocenie PKS, rynek geograficzny i produktowy winien być poszerzony o prowadzoną przez RAFBUS linię Kaczory - Morzewo - Byszki - Piła albowiem przystanki początkowe i końcowe tej linii oraz część linii na terenie miasta jest zbieżna z linią, na której przewozy wykonuje PKS.

Odnosząc się do oceny prawnej zawarcia porozumienia, PKS zarzucił, że Prezes Urzędu pominął sytuację istniejącą na rynku i sytuację ekonomiczną stron. Nawiązał do niej jedynie lakonicznie, bez wgłębiania się w analizę przedłożonych dokumentów. Tymczasem na rynku utrzymywała się tendencja spadkowa, narażająca PKS na generowanie strat. Pomimo podejmowanych starań utrzymywania wysokiej jakości świadczonych usług PKS zyskując większy przychód mogła uczynić tylko jedno, tj. ograniczyć linię nr 67027 do najbardziej rentownego odcinka jakim okazał się odcinek Piła - Kaczory. Zdaniem PKS, nie ma uzasadnionych podstaw do negocjowania ceny, że strony decyzje o skracaniu linii, czy wycofywania się z pewnych kursów podejmowały autonomicznie, reagując na pierwsze wyniki wpływu całkowitego na ww. linii w okresie marzec - maj 2015 r. Sama zbieżność dat nie daje dostatecznych podstaw do wyprowadzenia wniosku, że PKS i RAFBUS zawarli niedozwolone porozumienie dotyczące podziału rynków zbytu. W ocenie PKS, brak jest zatem podstaw do zastosowania art. 231 k.p.c. i uznania, że wykazany został fakt zawarcia porozumienia.

W ocenie PKS, niezależne działania PKS i RAFBUS zmierzające do utrzymania linii rentownych, w żaden sposób nie naruszyły interesu publicznego albowiem dłuższe utrzymywanie nierentownych odcinków doprowadziłoby, w przypadku PKS, do likwidacji całej linii, łącznie z obsługiwany obecnie odcinkiem Piła - Kaczory. Świadczy o tym także fakt, iż przez cały okres działania na tym rynku, tj. od 1 marca 2015 r., cena biletu jednorazowego jest utrzymywana na tym samym poziomie, czyli 4 zł, a miesięcznego 140 zł. Co więcej, poprzedni przewoźnik, który działał na tej linii do 28 lutego 2015 r. stosował ceny 6,50 zł za bilet jednorazowy i 175 zł za bilet miesięczny. Utrzymanie tego poziomu

cenowego możliwe było dzięki skupieniu się wyłącznie na rentownym odcinku trasy Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Kaczory - Piła, tj. Kaczory - Piła.

Ponadto, teza jakoby uzgodnienie pomiędzy konkurentami, tj. PKS i RAFBUS może wpływać negatywnie na poziom cen, nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości. Gdyby nastąpiło uzgodnienie, ceny zostałyby podniesione z uwagi na pewność, że nie ma i nie będzie innego konkurenta. O tym, że RAFBUS zrzekł się zezwolenia na wykonywanie komunikacji na linii Rządkowo - Kaczory - Piła z końcem maja 2015 r., PKS dowiedział się z akt niniejszego postępowania. Ponadto, rynek przewozu osób nie jest rynkiem hermetycznym. PKS zwrócił uwagę, iż Prezes Urzędu w szczegółowym uzasadnieniu zarzutów wskazał, że bariery wejścia na rynek są stosunkowo niskie. Żaden działający przewoźnik nie ma pewności samodzielnego działania. Pomimo jednak samodzielnego wykonywania komunikacji na linii Kaczory - Piła, PKS przez ponad dwa lata nie dokonywał korekt cenowych. Jest to, zdaniem PKS, zachowanie uczciwe wobec odbiorców.

Prezes Urzędu zważył, co następuje:

W postanowieniu o wszczęciu postępowania antymonopolowego Prezes Urzędu zarzucił stronom zawarcie dwóch porozumień. Pierwsze polegało na uzgodnieniu linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców, drugie, na uzgodnieniu przez strony gmin, dla których będą świadczyć usługi dowozu dzieci do szkół. Ocena poczynionych ustaleń faktycznych prowadzi do wniosku, iż należy przypisać stronom niniejszego postępowania zawarcie porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na uzgodnieniu linii komunikacyjnych, które będą obsługiwane przez przedsiębiorców i stanowiącego naruszenie zakazu określonego w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W związku z umorzeniem postępowania antymonopolowego w zakresie zarzutu zawarcia drugiego porozumienia, uzasadnienie w pierwszej kolejności będzie dotyczyć stwierdzonej praktyki.

1. Interes publiczny

Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Tak określony cel ustawy oznacza, że ma ona charakter publiczny i służy ochronie interesu publicznego (ogólnospołecznego). Taki charakter ustawy oznacza jednocześnie, że Prezes Urzędu nie może podejmować działań w celu ochrony interesów indywidualnych.

Kompetencją Prezesa Urzędu jest zwalczanie niekorzystnych zjawisk naruszających (mogących naruszyć) konkurencję lub wywołujących (mogących wywołać) na rynku inne niekorzystne zjawiska. Ochrona konkurencji jako mechanizmu funkcjonowania gospodarki dokonywana jest ze względu na fakt, że praktyki naruszające zakaz zawierania porozumień ograniczających konkurencję godzą w interes odbiorców, a ostatecznie w dobrobyt konsumenta. Interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien być on ustalony i konkretyzowany.

Porozumienie będące przedmiotem oceny w niniejszym postępowaniu zawarte zostało przez niezależne podmioty gospodarcze, tj. PKS i RAFBUS i polegało na uzgodnieniu przez tych przedsiębiorców linii komunikacyjnych, na których nie będą ze sobą konkurować. Przedmiotem niniejszego postępowania jest zatem tzw. porozumienie podziałowe - tj. rodzaj horyzontalnego (zawartego pomiędzy konkurentami) porozumienia zaliczanego do najpoważniejszych ograniczeń konkurencji, zakazanych niezależnie od wielkości udziału w rynku właściwym stronom porozumienia (art. 7 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów). Porozumienia takie zazwyczaj wywołują niekorzystne skutki na rynku, zniekształcając ten rynek, ograniczając albo eliminując na nim konkurencję,

przez co naruszają interes ogólnospołeczny. Uzgodnienie pomiędzy konkurentami zakresu prowadzonej działalności przewozowej może wpływać negatywnie na poziom cen oraz zakres wyboru i jakość usług dostępnych dla konsumentów.

Powyższe przemawia za uznaniem, że w niniejszej sprawie zaistniały podstawy do podjęcia przez Prezesa Urzędu działań w interesie publicznym.

2. Status przedsiębiorcy

Stronami niniejszego postępowania jest dwóch przedsiębiorców:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Pile jest spółka prawa handlowego wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000046313 z siedzibą w Pile, ul. Przemysłowa 23.
2. Rafał Woźniak prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „RAFBUS” Rafał Woźniak (NIP 7642305302, REGON 301325367) z siedzibą przy ul. Kościuszki 43 w Miasteczku Krajeńskim.

3. Rynek właściwy

Ponieważ poddane ocenie organu antymonopolowego zachowania uczestników postępowania zachodzą w strukturze rynkowej, istotne znaczenie ma określenie rynku właściwego w niniejszej sprawie, czyli - zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów - rynku 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.

Mówiąc o rynku właściwym, określa się rynek w ujęciu produktowym i geograficznym. Rynek w znaczeniu przedmiotowym odnosi się do towarów w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy antymonopolowej (m.in. rzeczy, usługi). Natomiast rynek w ujęciu geograficznym odnosi się do obszaru, na jakim te towary są oferowane.

Nawiązując do ustawowej definicji rynku właściwego, stwierdzić należy, iż produktem w niniejszej sprawie jest usługa przewozu osób zwykłą komunikacją autobusową (regularny publiczny przewóz osób). Nabywcami tego produktu są osoby korzystające z usług przewozowych głównie w celu dojazdu do szkół i pracy, nie tylko do i z Piły i Białośliwia, ale także z i do miejscowości leżących pomiędzy nimi. Z usług przewozu korzystają na ogół mieszkańcy miejscowości, przez które przebiega przedmiotowa trasa autobusowa, codziennie dojeżdżający do szkół i pracy. Substytutem komunikacji zwykłej z tego względu nie jest autobusowa komunikacja pośpieszna, m.in. dlatego, że przystanki pośrednie, znajdujące się w małych miejscowościach, które są obsługiwane przez komunikację zwykłą, w przypadku kursów pośpiesznych są pomijane. Tym samym te dwa rodzaje komunikacji odpowiadają innym potrzebom komunikacyjnym. Ponadto, należy zaznaczyć, że nie są to substytuty również ze względu na różnicę w cenie biletów, które w komunikacji pośpiesznej są droższe. Jako substytut zwykłej komunikacji autobusowej nie może być także traktowana komunikacja kolejowa. Decydujący w tym zakresie, podobnie jak w przypadku autobusowej komunikacji pośpiesznej, jest fakt znacznie ograniczonej ilości stacji. Na trasie kolejowej Białośliwie - Piła pociągi zatrzymują się jedynie - od strony Białośliwia - na stacjach w Miasteczku Krajeńskim, Kaczorach i stacji Piła Główna, łącznie na czterech stacjach. Tymczasem na tej samej trasie pomiędzy dworcem kolejowym w Białośliwiu, a dworcem kolejowym Piła Główna PKS zatrzymywał się na dwudziestu siedmiu przystankach, w tym: na trzech w Białośliwiu (wliczając w to przystanek początkowy), na dwóch w Miasteczku Krajeńskim, na czterech w Kaczorach oraz na siedmiu w Pile, przy czym linia ta obejmowała jeszcze jeden przystanek przy ul. Przemysłowej (karty 41 - 42 post. wyj.). Tym samym nie sposób przyjąć aby komunikacja autobusowa zwykła odpowiadała tym samym potrzebom komunikacyjnym co komunikacja kolejowa.

Rynkiem właściwym w aspekcie geograficznym jest obszar, na którym przewoźnicy rywalizują o klientów. Obszarem tym jest linia komunikacyjna w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 2200) - zwaną ustawą o transporcie drogowym, tj. połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób. Z kolei przystanek, w świetle art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym, to miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej. Przewoźnicy otrzymują także, zgodnie z art. 20 ust.1 pkt 2 ww. ustawy o transporcie drogowym, zezwolenie na wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej.

Powyższe powoduje, iż w niniejszej sprawie konieczne jest wyodrębnienie dwóch rynków lokalnych - linii komunikacyjnych, a mianowicie linii Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie - Piła oraz linii Rzadkowo - Kaczory - Piła.

W przypadku PKS, linia uruchomiona z dniem 1 marca 2015 r. obejmowała obydwie ww. linie, zaś z linią obsługiwaną przez RAFBUS pokrywała się na odcinku Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie, gdyż linia RAFBUS dalej w kierunku Piły prowadziła przez Grabowno i Śmiłowo. Przewoźnicy jednak konkurowali o pasażerów wsiadających na przystankach na odcinku Białosłowie - Miasteczko - Krajeńskie i dojeżdżających do i z Piły, dla których z uwagi na porównywalny czas przejazdu na tej trasie, obie linie stanowiły substytut. Od dnia 13 kwietnia 2015 r., kiedy to RAFBUS uruchomił linię regularną Piła - Kaczory - Rzadkowo, obaj przewoźnicy konkurowali o pasażerów przemieszczających się także na tej trasie. Na ww. liniach nie działał żaden inny przewoźnik prowadzący komunikację zwykłą.

Wymaga podkreślenia, iż inne linie komunikacyjne na terenie powiatu pilskiego nie spełniają przesłanki substytucyjności. Ze względu na różne miejsca docelowe przewozów usługi przewozowe na każdej linii mają bowiem innych odbiorców, a różnice te determinują niejednorodne warunki konkurencji występujące na poszczególnych liniach. Również dotychczasowe orzecznictwo Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (d. Sądu Antymonopolowego) nigdy nie negowało uznania danej linii komunikacyjnej jako oddzielnego rynku właściwego (np. wyrok S.A z dnia 17 lipca 2002 r., sygn. akt XVII Ama 103/01; wyrok SOKiK z dnia 16 lutego 2005 r., sygn. akt XVII Ama 40/04). Również Sąd Apelacyjny w wyroku z dnia 14 czerwca 2007 r., (sygn. akt VI A Ca 184/07) potwierdził jednoznacznie stanowisko Prezesa Urzędu, iż rynkiem właściwym jest autobusowa zwykła linia komunikacyjna, z wyłączeniem komunikacji kolejowej oraz komunikacji pośpiesznej i przyspieszonej.

4. Naruszenie art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Oznacza to, iż ustawodawca wprowadził zasadę ochrony konkurencji „jako zjawiska instytucjonalnego, czyli zachowania takiego *status quo* na rynku właściwym, które pozwoli na podejmowanie przez przedsiębiorców autonomicznych (samodzielnych) decyzji rynkowych”¹.

Przepis art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stanowi, że zakazane są porozumienia polegające na podziale rynków zbytu lub zakupu. W celu ustalenia, czy przedsiębiorcy będący stronami niniejszego postępowania dopuścili się naruszenia ww. przepisu, niezbędne jest ustalenie trzech przesłanek. Po pierwsze, że doszło do zawarcia porozumienia pomiędzy przedsiębiorcami. Po drugie, że celem lub skutkiem tego porozumienia było wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Po trzecie wreszcie, że porozumienie to nie podlega jednemu z wyłączeń spod zakazu zawierania porozumień określonych w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów.

¹ C. Banasiński [red.], *Ustawa o ochronie konkurencji konsumentów. Komentarz.*, Warszawa 2009, s. 180.

4.1 Zawarcie porozumienia

Kluczowe dla stosowania zakazu wyrażonego w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów pojęcie „porozumienia” definiuje art. 4 pkt 5 tej ustawy, uznając za porozumienia:

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

Z powyższego wynika, że zakaz porozumień ograniczających konkurencję obejmuje różne formy współpracy i koordynacji działań między przedsiębiorcami, które ze względu na swój cel lub skutek prowadzą do wyeliminowania konkurencji oraz ryzyka gospodarczego związanego z brakiem pewności co do zachowań innych uczestników rynku. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Apelacyjnego w Warszawie: „Istotą porozumień (...) jest koordynacja zachowań przedsiębiorców nie w drodze nałożenia prawnie wiążącego obowiązku, lecz przez świadome wskazanie sposobu współdziałania, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Takie zachowanie przedsiębiorców pozwala na wyeliminowanie ich niepewności, co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurentów, która to niepewność jest podstawą działania konkurencji. Do wykazania istnienia porozumienia ograniczającego konkurencję nie jest konieczne istnienie sformalizowanej umowy, wystarczające jest ustalenie, że nastąpiła świadoma koordynacja zachowań przedsiębiorców i przyjęcie sposobu współdziałania, którego skutkiem jest ograniczenie konkurencji.² Należy również odwołać się do orzecznictwa unijnego, w którym wielokrotnie wskazywano, że do ustalenia zawarcia porozumienia „wystarczające jest, że przedsiębiorcy wyrazili swoją wspólną intencję zachowania się na rynku w określony sposób”³.

Wykazanie zawarcia porozumienia może odbywać się, w przypadku braku dowodów bezpośrednich, w oparciu o dowody pośrednie, poprzez odwołanie się, zgodnie z art. 84 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, do przepisów Kodeksu postępowania cywilnego dotyczących reguł odnoszących się do domniemań faktycznych. Stosownie do art. 231 k.p.c., można uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Także w orzecznictwie przyjmuje się, iż fakt zawarcia zakazanego prawem porozumienia (w przypadku braku dowodów bezpośrednich) może być udowodniony w sposób pośredni, na podstawie domniemań faktycznych⁴.

Aby mówić o uzgodnionej praktyce konieczne jest wykazanie trzech okoliczności, a mianowicie:

- występowanie kontaktu pomiędzy przedsiębiorcami,
- występowanie określonego zachowania na rynku oraz
- występowanie związku przyczynowego pomiędzy tymi dwoma elementami⁵.

W świetle poczynionych ustaleń faktycznych nie ma sporu co do tego, że przedstawiciele PKS i RAFBUS odbyli dwa spotkania w dniach 11 i 18 maja 2015 r. Z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy bezspornie wynika także, że PKS w dniu 19

² Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 października 2005 r., sygn. akt VI ACa 1146/04.

³ Wyrok Sądu w sprawie T-7/89 *SA Herkules Chemicals NV przeciwko Komisji*, wyrok Sądu w sprawie T-305/94 *NV Limburgse Winyl Maatschappij przeciwko Komisji*.

⁴ Wyrok Sądu Antymonopolowego z 01.03.1993 r., XVII Amr 37/92, OG 1993, z. 3, poz. 63; Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z 20.09.1995 r., XVII Amr 15/95, Wokanda 1996, Nr 8, wyrok Sądu Najwyższego z 24.04.1996 r., I CRN 49/96, OSNCP 1996, Nr 9, poz. 124, wyrok Sądu Najwyższego z 9.08.2006 r., III SK 6/06, Dz.Urz.UOKiK z 2007 r., nr 3, poz. 39.

⁵ Wyrok ETS z 8.07.1999 r. w sprawie C-49/92 P *Anic Partecipazioni przeciwko Komisji*.

maja 2015 r. za pośrednictwem Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji - Dział Obsługi Klienta w Poznaniu złożył wnioski o zmianę zezwolenia Starosty Piłskiego poprzez skrócenie linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła do linii Prawomyśl-Kaczory-Piła, zaś RAFBUS w dniu 25 maja 2015 r. dostarczył do Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Pile zrzeczenie się zezwolenia na świadczenie usług w ramach linii Piła-Kaczory-Rzadkowo.

Strony co do zasady obstają przy argumentacji o samodzielnie podjętych decyzjach o skróceniu linii w przypadku PKS oraz rezygnacji z linii w przypadku RAFBUS, motywowanych li tylko kalkulacją ekonomiczną. Rzeczywiście, ani PKS na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła, ani RAFBUS na linii Rzadkowo - Kaczory - Piła nie uzyskiwał frekwencji pasażerów, a co za tym idzie przychodów, które pozwalałyby na prowadzenie w dłuższym czasie działalności w dotychczasowym zakresie na swoich liniach przy obecności konkurenta. W szczególności, PKS prezentował dane wskazujące na ponoszeniu w okresie marzec - maj 2015 na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła straty w wysokości (usunięto) zł na 1 km przebiegu autobusu. Stratę w tym samym okresie na linii Piła - Kaczory - Rzadkowo wykazywał również RAFBUS. Jakkolwiek danych podawanych przez strony Prezes Urzędu nie podważa, to jednak już sama zbieżność czasowa spotkań pomiędzy stronami i podjętych przez strony decyzji co do skrócenia bądź rezygnacji z obsługi wymienionych wyżej linii poddaje w wątpliwość prezentowane przez strony stanowisko, iż ich decyzje były w pełni autonomiczne i podjęte zostały wyłącznie w oparciu o rachunek ekonomiczny. Kluczowy dla oceny, czy zachowanie stron, które miały miejsce po spotkaniach, było rezultatem prowadzonych rozmów, czyli - innymi słowy - pomiędzy tym zachowaniem, a uprzednim kontaktem występuje związek przyczynowy, jest przebieg spotkań pomiędzy przedstawicielami PKS i RAFBUS i dokonywane na nich ustalenia.

Prezes Urzędu nie daje wiary zeznaniom świadków powołanych przez PKS - (usunięto) oraz (usunięto) w zakresie w jakim albo zaprzeczali poruszanie na spotkaniach kwestii komunikacji na wspólnych liniach, względnie nie przypominali sobie o takich rozmowach (świadek (usunięto)) albo mówili jedynie o ogólnych rozmowach, narzekaniach na temat kiepskiej frekwencji (świadek (usunięto)). Przeczą temu zeznania (usunięto) oraz (usunięto) , którzy zeznali, że wyrażali pretensje odnośnie niskich cen biletów oferowanych przez PKS na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła. Należy też zauważyć, że linia Białośliwie - Piła obsługiwana przez RAFBUS była dla tego przedsiębiorcy najważniejszą linią, przynoszącą mu zasadniczą część przychodów, czemu niejednokrotnie dawał wyraz. W dodatku RAFBUS już po nieco dwóch tygodniach od uruchomienia linii przez PKS składał zawiadomienie do Prezesa Urzędu w związku ze stosowaniem rażąco niskich cen i w terminach spotkań pomiędzy stronami Prezes Urzędu prowadził w tej sprawie postępowanie wyjaśniające. W tych okolicznościach nie sposób uznać, w świetle zasad doświadczenia życiowego, że temat komunikacji na wspólnych liniach nie był przedmiotem rozmów.

Jednocześnie, w kontekście treści pism RAFBUS, zwłaszcza pisma z 13 listopada 2015 r., Prezes Urzędu za niewiarygodne uznaje zeznania (usunięto) oraz (usunięto) w zakresie, w jakim twierdzili, że na spotkaniach PKS nie sugerował wycofania się z linii Rzadkowo - Kaczory - Piła oraz, że jedyną presją jaką wywierał to presja ekonomiczna dotycząca cen biletów. We wspomnianym piśmie (usunięto) jednoznacznie przecież wskazał na presję ze strony PKS stwierdzając, że *PKS Sp. z o.o. „dało” nam jasno do zrozumienia, że jeśli nie zejdziemy z nowo otwartej linii Piła - Kaczory - Rzadkowo, to na linii regularnej Białośliwie - Piła, PKS Sp. z o.o. w Pile jest w stanie zrobić jeszcze tańsze bilety niż dotychczas, a ludzie z czasem i tak do nich przejdą i są w stanie nas przetrzymać z takimi niskimi cenami (...)*. Te przeczące zeznaniom złożonym w toku postępowania antymonopolowego stwierdzenia zostały, co warto zaakcentować, przekazane jeszcze w toku postępowania wyjaśniającego, którego przedmiotem była ocena zarzutów formułowanych przez RAFBUS wobec PKS. Dlatego Prezes Urzędu daje im wiarę, natomiast nie daje wiary zeznaniom złożonym już po postawieniu zarzutów zawarcia

porozumienia ograniczającego konkurencję, a więc ze świadomością odpowiedzialności jaka się wiąże ze stwierdzeniem naruszenia ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Co więcej, na przedstawione przez PKS w arbitralnej formie warunki, na które brak zgody spowoduje dalsze stosowanie dumpingowych cen RAFBUS powoływał się już po wszczęciu postępowania antymonopolowego (karty 14 - 15 akt adm.).

Powyższe uzasadnia przyjęcie, że przedstawiciele PKS podczas spotkań w dniach 11 i 18 maja 2015 r. wyrazili oczekiwanie, że RAFBUS zrezygnuje z nowo otwartej linii Rządkowo - Kaczory - Piła, sugerując że w przeciwnym razie PKS będzie kontynuował politykę cenową na linii Białosłiwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła. W zamian zaoferowali wycofanie się z przewozów na odcinku Białosłiwie - Miasteczko Krajeńskie. Wprawdzie w takim zachowaniu RAFBUS upatrywał wymuszenia określonych działań lub decyzji, którego, w jego ocenie, nie można uznać za uzgodnienie, niemniej jednak zgoda na „warunki” PKS musi być potraktowana jako uczestnictwo w porozumieniu. RAFBUS nie był bowiem całkowicie pozbawiony możliwości wyboru. Poza tym akceptując propozycję PKS odnosił niezaprzeczalną korzyść, a mianowicie możliwość realizowania przewozów na swojej zasadniczej linii już bez konkurencji ze strony PKS, którą uznawał za nieuczciwą i która mogła spowodować nawet zaprzestanie przez niego działalności.

Jednocześnie zasugerowanie wycofania się RAFBUS z linii Rządkowo - Kaczory - Piła pozostawało w interesie PKS. Dla PKS była to bowiem nowa linia, na której rozpoczął przewozy po wycofaniu się poprzednio działającego na tej linii przewoźnika, przedłużając tę linię do Miasteczka Krajeńskiego i dalej do Białosłiwia i podejmując konkurencję cenową o pasażerów dojeżdżających z tych miejscowości do Piły z RAFBUS. Do obsługi tej linii PKS wykorzystywał zasoby (tabor oraz kierowców), którymi dysponował w związku z całkowitym wygaszeniem linii Piła - Poznań, które nastąpiło z końcem lutego 2015 r. PKS najprawdopodobniej nie spodziewał się, że RAFBUS podejmie także konkurencję na linii Rządkowo - Kaczory - Piła tworząc własną linię. Pomimo, iż przewoźnicy obserwowali frekwencję u konkurenta, PKS nie mógł mieć pewności, czy, a jeśli tak to kiedy RAFBUS wycofa się z nowo utworzonej linii. Uzyskanie tej pewności w drodze przedstawienia propozycji (i jej akceptacja) skrócenia własnej linii o odcinek, na którym musiał oferować jak najniższe ceny celem pozyskania pasażerów, w zamian za skłonienie do wycofania się RAFBUS z nowo otwartej linii, pozwalało skupić się PKS na pozostałym odcinku, który, jak wspomniano wcześniej był nowym źródłem dochodu i do którego uzyskania wykorzystywał uwolnione w związku z całkowitym wygaszeniem linii Piła - Poznań zasoby.

Reasumując, zebrany dotychczas materiał dowodowy wskazuje, iż zbieżne w czasie złożenie przez PKS i RAFBUS wniosków o, odpowiednio, skrócenie linii Białosłiwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła do linii Prawomyśl-Kaczory-Piła oraz zrzeczenie się zezwolenia na świadczenie usług w ramach linii Piła-Kaczory-Rządkowo nie było przypadkowe, lecz stanowiło rezultat uzgodnień poczynionych na spotkaniach w dniach 11 i 18 maja 2015 r.

4.2 Cel i skutek porozumienia

Przedmiotem porozumienia, którego zawarcie zarzucono stronom postępowania było uzgodnienie linii komunikacyjnych, które będą obsługiwane przez przedsiębiorców. W rzeczy samej, jak wskazuje dotychczas zebrany materiał dowodowy, strony niniejszego postępowania uzgodniły, iż PKS skróci linię Białosłiwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła do linii Prawomyśl-Kaczory-Piła, natomiast RAFBUS zrezygnuje ze świadczenia usług w ramach linii Piła-Kaczory-Rządkowo. Nie budzi zatem wątpliwości, iż celem, do którego PKS i RAFBUS zmierzali było wyeliminowanie konkurencji na ww. rynkach - liniach komunikacyjnych. Na każdej z ww. linii zamiast konkurujących pomiędzy sobą dwóch przewoźników, usługi przewozu osób komunikacją autobusową na zasadzie wyłączności świadczyć miał tylko jeden z nich. Tego rodzaju cel (przedmiot) porozumienia co do samej zasady ma charakter antykonkurencyjny.

Jakkolwiek zakazane jest już samo porozumienie, przejawiające się w uzgodnieniu zachowań, których celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji, w niniejszej sprawie,

co wymaga podkreślenia, doszło do wykonania porozumienia. Tym samym zrealizowany został cel w postaci wyeliminowania konkurencji na liniach Białosławie - Miasteczko Krajeńskie - Piła oraz Rządowo - Kaczory - Piła. Na każdej z tych linii pozostał tylko jeden przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe niepoddany presji ze strony konkurenta. Ta sytuacja spowodowała, iż RAFBUS bez ryzyka utraty klientów mógł od czerwca 2015 r. zrezygnować z ulg handlowych oferowanych pasażerom rozpoczynających podróż do Piły z Miasteczka Krajeńskiego (wzrost ceny biletu z 4,50 zł na 5,00 zł) oraz od 3 sierpnia 2015 r. wprowadzić nowy cennik na trasie Białosławie - Miasteczko Krajeńskie - Piła i powrócić *de facto* do poziomu zbliżonego do cen stosowanych na tej linii przed rozpoczęciem działalności na tej linii przez PKS. Zgodnie z nowym cennikiem, cena biletu jednorazowego z Miasteczka Krajeńskiego do Piły wzrosła z 5,00 zł do 6,50 zł, a z Białosławia do Piły z 5,00 zł do 7,00 zł. Natomiast ceny biletów miesięcznych bez ulg w tych samych relacjach wzrosły odpowiednio ze 150,00 zł do 170,00 zł oraz ze 160,00 zł do 180,00 zł.

4.3 Wyłączenia spod zakazu porozumień, o których mowa w art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów przewiduje, że porozumienia ograniczające konkurencję są zakazane, o ile nie zostały wyłączone spod zakazu. Istnieją trzy rodzaje wyłączeń spod zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję:

- zasada *de minimis* - wyłączenie na podstawie art. 7 tej ustawy,
- wyłączenia grupowe - na podstawie art. 8 ust. 3 tej ustawy,
- wyłączenia indywidualne - na podstawie art. 8 ust. 1 tej ustawy.

Ingerencja prawa konkurencji w stosunki gospodarcze przedsiębiorców powinna mieć miejsce jedynie w przypadkach, kiedy zachowania przedsiębiorców wywierają odczuwalne skutki dla konkurencji. W związku z tym w art. 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przewidziane jest wyłączenie stosowania zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję z uwagi na niewielki udział przedsiębiorców w rynku. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, wyłączenie to ma miejsce w odniesieniu do porozumień zawieranych między przedsiębiorcami, którzy są konkurentami, jeżeli ich łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5%. Niemniej jednak, zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, wyżej wskazane wyłączenie nie ma zastosowania m.in. do porozumień określonych w art. 6 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, tj. do porozumień, których przedmiotem jest podział rynku.

Biorąc pod uwagę, że analizowane w niniejszej sprawie porozumienie stanowi właśnie taki rodzaj porozumienia, nie korzysta ono z wyłączenia spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję w oparciu o określający zasadę *de minimis* przepis art. 7 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Przepis art. 8 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stanowi natomiast, że Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia wyłączyć określone rodzaje porozumień spod zakazu zawierania antykonkurencyjnych porozumień, biorąc pod uwagę korzyści jakie te porozumienia mogą przynieść. Żadne z rozporządzeń wykonawczych wydanych w oparciu o delegację zawartą w tym przepisie nie znajduje zastosowania w niniejszej sprawie, a rozpatrywane w przedmiotowej sprawie porozumienie nie podlega wyłączeniu na podstawie tego przepisu spod zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję. Odnosząc się z kolei do możliwości wyłączenia indywidualnego porozumienia spod zakazu na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów należy zauważyć, że ciężar uwodnienia okoliczności uzasadniających wyłączenie, to jest wykazania, iż porozumienie spełnia następujące warunki:

- przyczynia się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego;
 - zapewnia nabywcy lub użytkownikowi odpowiednią część wynikających z porozumień korzyści;
 - nie nakłada na zainteresowanych przedsiębiorców ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów;
 - nie stwarza tym przedsiębiorcom możliwości wyeliminowania konkurencji na rynku właściwym w zakresie znacznej części określonych towarów,
- sposzczywa na przedsiębiorcy (strona powołująca się na wyłączenie musi udowodnić spełnienie wszystkich kumulatywnych przesłanek zdefiniowanych w art. 8 ust. 1 ww. ustawy), co w niniejszej sprawie nie nastąpiło.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu uznał, że PKS i RAFBUS stosowały zarzuconą im praktykę ograniczającą konkurencję i naruszyły zakaz określony w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez uzgodnienie linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców.

5. Stosowanie praktyki

Jak podkreślono wyżej, dla stwierdzenia praktyki ograniczającej konkurencję polegającej na zawarciu porozumienia nie jest konieczne jego realizowanie w praktyce, albowiem naruszeniem przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest już samo zawarcie porozumienia ograniczającego konkurencję.

Istotą porozumienia, którego zawarcie stwierdzono w niniejszym postępowaniu, było uzgodnieniu linii autobusowych, które będą obsługiwane przez poszczególnych przedsiębiorców. Analizując kwestię, czy porozumienie zostało zaniechane czy trwa nadal, trzeba rozróżnić sam fakt zawarcia porozumienia od jego wykonywania. Praktyka trwała bowiem tak długo, jak długo jego uczestnicy prowadzili działalność na uzgodnionych liniach. W tych okolicznościach należy przyjąć, iż praktyka została zaniechana z dniem 3 listopada 2017 r., tj. w dniu wygaśnięcia zezwolenia RAFBUS na prowadzenie komunikacji na linii Białosłiwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła.

6. Umożnienie postępowania w pozostałym zakresie

Zarzut naruszenia art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów objął także podejrzenie uzgodnienia przez PKS i RAFBUS gmin, na obszarze których przedsiębiorcy będą świadczyć usługi dowozu dzieci do szkół. W rzeczy samej, zarzut ten dotyczył podejrzenia zawarcia porozumienia, którego przedmiotem była rezygnacja ze złożenia przez RAFBUS oferty w przetargu ogłoszonym w dniu 14 maja 2015 r. przez Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Kaczorach na „dowóz uczniów do szkół na terenie Gminy Kaczory oraz pływalię Relaks w Kaczorach w roku szkolnym 2015/2016 i 2016/2017”.

Podstawą wszczęcia w tym zakresie postępowania antymonopolowego były ustalenia postępowania wyjaśniającego, w szczególności informacje przekazane przez RAFBUS, iż przedmiotem prowadzonych w maju 2015 r. dyskusji pomiędzy przedsiębiorcami była chęć zapewnienia sobie przez PKS wyłączności na świadczenie usług dowozu dzieci do szkół z miejscowości Kaczory.

Zebrany w toku postępowania antymonopolowego materiał dowodowy wskazuje, iż podczas spotkań jakie miały miejsce w dniach 11 i 18 maja 2015 r. PKS ujawnił zamiar przystąpienia do przetargu w Kaczorach, uzyskując informację, iż RAFBUS nie jest zainteresowany przystąpieniem do tego przetargu (zeznania świadków: (usunięto) karta 132v akt adm., (usunięto) karta 134 akt adm.). Nie ulega zatem wątpliwości, że doszło do wymiany informacji pomiędzy potencjalnymi konkurentami w przetargu o ich zamierzeniach odnoszących się do tego konkretnego przetargu.

Niemniej jednak brak podstaw do uznania owej wymiany informacji za równoznaczną z dokonaniem uzgodnień pomiędzy stronami i naruszeniem art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Nie sposób bowiem przyjąć, iż miała miejsce koordynacja zachowań PKS i RAFBUS, której skutkiem było ograniczenie konkurencji w następstwie podziału rynku, w tym przypadku rezygnacja przez RAFBUS ze złożenia oferty w przetargu. Wprawdzie w odpowiedzi na ogłoszenie Gminnego Zespołu Ekonomiczno-Administracyjnego Szkół i Przedszkoli w Kaczorach wpłynęła tylko jedna oferta, a mianowicie oferta PKS, jednak taka sama sytuacja miała miejsce również w poprzednich przetargach w 2011 na lata 2011/2012 i 2012/2013 oraz w 2013 r. na lata 2013/2014 i 2014/2015. Potwierdza to okoliczność, iż RAFBUS, ani w przeszłości nie brał udziału w postępowaniach przetargowych w gminie Kaczory, ani też nie zamierzał tego czynić w 2015 r. Z drugiej strony cena jaką PKS zaoferował w 2015 r., tj. 23.988,00 zł nie odbiegała od cen oferowanych w 2011 i w 2013 r., tj. odpowiednio 21.559 zł i 22.023 zł, zważywszy, że zakres zamówienia w 2015 r. był szerszy niż w poprzednich latach albowiem obejmował dowóz dzieci na basen.

Zgodnie z art. 83 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w sprawach nieuregulowanych w ustawie, do postępowania przed Prezesem Urzędu stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a., gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części. Na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu wydaje decyzję o uznaniu praktyki ograniczającej konkurencję, jeżeli stwierdzi naruszenie zakazu określonego w art. 6 lub 9 ustawy lub art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Ze względu na fakt, iż zarzut naruszenia art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w zakresie podejrzenia uzgodnienia przez PKS i RAFBUS gmin, na obszarze których przedsiębiorcy będą świadczyć usługi dowozu dzieci do szkół nie potwierdził się w toku przeprowadzonego postępowania antymonopolowego, niemożliwe było wydanie decyzji na podstawie art. 10 ww. ustawy, dlatego postępowanie jako bezprzedmiotowe winno zostać umorzone.

Z uwagi na powyższe, podstawę rozstrzygnięcia Prezesa Urzędu w zakresie postawionego Przedsiębiorcy zarzutu stanowi art. 105 § 1 k.p.a. W wyroku z dnia 24 kwietnia 2003 r. sygn. akt III SA 2225/01 Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził m.in. że *przesłanka bezprzedmiotowości występuje, gdy brak jest podstaw prawnych do merytorycznego rozstrzygnięcia danej sprawy w ogóle bądź nie było podstaw do jej rozpoznania w drodze postępowania administracyjnego. Bezprzedmiotowość postępowania oznacza brak któregoś z elementów stosunku materialnoprawnego, skutkującą tym, iż nie można załatwić sprawy przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Jest to orzeczenie formalne, kończące postępowanie bez jego merytorycznego rozstrzygnięcia. Bezprzedmiotowość wynika z przyczyn podmiotowych lub przedmiotowych (...). Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego to brak przedmiotu postępowania. Tym przedmiotem jest zaś konkretna sprawa, w której organ jest władny i jednocześnie zobowiązany rozstrzygnąć na podstawie przepisów prawa materialnego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu.*

Należy podkreślić, że okoliczności stanowiące podstawę do umorzenia postępowania mogą pojawić się zarówno przed wszczęciem postępowania, jak i w jego trakcie. Przepis art. 105 § 1 k.p.a. znajduje zastosowanie również wówczas, gdy przesłanka czyniąca postępowanie bezprzedmiotowym istniała już w chwili jego wszczęcia, ale stała się organowi znana dopiero w toku postępowania administracyjnego.

Biorąc pod uwagę powyższe, orzeczono jak w punkcie II sentencji decyzji.

7. Kara pieniężna

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% obrotu osiągniętego w roku obrotowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 6, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 7 i art. 8, lub naruszenia art. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Art. 106 ust. 3 ww. ustawy, wskazujący sposób obliczania obrotu, przewiduje m.in. w pkt 1, że obrót oblicza się jako sumę przychodów wykazanych w rachunku zysków i strat- w przypadku przedsiębiorcy sporządzającego taki rachunek na podstawie przepisów o rachunkowości.

Treść art. 106 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jednoznacznie wskazuje na uzależnienie dopuszczalności nałożenia kary pieniężnej za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję, od spełnienia przesłanki choćby nieumyślnego naruszenia przepisów ustawy. Kara pieniężna może zaś zostać nałożona również w przypadku, gdy przedsiębiorca „choćby nieumyślnie” dopuścił się określonego czynu. Oznacza to, że kara może być nałożona także w przypadku, gdy po stronie przedsiębiorcy nie będzie występować wina, rozumiana jako świadomość bezprawności zachowania.

Jednocześnie z powołanego wyżej przepisu wynika, że kara pieniężna ma charakter fakultatywny, zatem o tym, czy w konkretnej sprawie w odniesieniu do wskazanego przedsiębiorcy zasadne jest nałożenie kary pieniężnej decyduje, w ramach uznania administracyjnego, Prezes Urzędu. Skuteczna polityka przeciwdziałania tego typu praktykom wymaga jednak, aby w przypadku stwierdzenia stosowania przez przedsiębiorcę praktyki ograniczającej konkurencję zasadą było nakładanie kary pieniężnej.

W okolicznościach niniejszej sprawy zasada znajduje zastosowanie przede wszystkim w odniesieniu do PKS jako podmiotu, który był inicjatorem stwierdzonego porozumienia ograniczającego konkurencję. Dlatego w pierwszej kolejności zostaną przedstawione przesłanki, którymi Prezes Urzędu kierował się ustalając wymiar kary dla tego przedsiębiorcy.

W świetle art. 111 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu, decydując o wymiarze kary pieniężnej ma obowiązek uwzględnić w szczególności okoliczności naruszenia przepisów ustawy oraz uprzednie naruszenie przepisów ustawy, a także okres, stopień oraz skutki rynkowe naruszenia przepisów ustawy, przy czym stopień naruszenia Prezes Urzędu ocenia biorąc pod uwagę okoliczności dotyczące natury naruszenia i działalności przedsiębiorcy, która stanowiła przedmiot naruszenia.

Wskazać przy tym należy, iż pod względem szkodliwości (natury) naruszenia organ antymonopolowy wyróżnia naruszenia:

- bardzo poważne (do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku),
- naruszenia poważne (do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne niezaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów) oraz
- naruszenia mniej poważne niż wyżej wymienione (naruszenia pozostałe, do których należą m.in. porozumienia wertykalne niedotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze).

Ustalając wysokość kary pieniężnej dla PKS Prezes Urzędu dokonał najpierw oceny natury stwierdzonego naruszenia. Porozumienie zostało zawarte między przedsiębiorcami działającymi na tych samych szczeblach obrotu i pozostającymi względem siebie w

stosunku konkurencji. Przedmiotem tego porozumienia był podział rynków co jest szczególnie szkodliwą formą horyzontalnego porozumienia ograniczające konkurencję. Jego skutkiem było wyeliminowanie konkurencji na liniach objętych uzgodnieniami pomiędzy jego stronami, tj. na linii Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie - Piła oraz Rzadkowo - Kaczory - Piła. Uwzględniając te okoliczności, Prezes Urzędu zakwalifikował kwestionowane porozumienie jako bardzo poważne naruszenie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Natura naruszenia skutkuje wysokością kary w ten sposób, że wyjściowy poziom kary, jako baza do dalszych wyliczeń kształtuje się dla poszczególnych naruszeń następująco:

- powyżej 1%, jednak nie więcej niż 3% obrotu w przypadku naruszeń bardzo poważnych,
- powyżej 0,2%, jednak nie więcej niż 1% obrotu w przypadku naruszeń poważnych,
- powyżej 0,01%, jednak nie więcej niż 0,2% obrotu w przypadku naruszeń pozostałych.

W niniejszej sprawie Prezes Urzędu uznał, że porozumienie zawarte pomiędzy stronami niniejszego postępowania należy do szczególnie szkodliwych horyzontalnych ograniczeń konkurencji, jakimi są porozumienia podziałowe. W tym stanie rzeczy stwierdzone naruszenie zostało zakwalifikowane do kategorii naruszeń bardzo poważnych, w związku z tym organ antymonopolowy przyjął za właściwe określenie wysokości kar pieniężnych za wskazane porozumienie na poziomie (usunięto) % obrotu. Zważywszy, że obrót PKS w 2017 r., a więc roku poprzedzającym rok nałożenia kary wyniósł (usunięto) zł, wyjściowy poziom kary dla dalszych wyliczeń to kwota (usunięto) zł.

W następnym etapie ustalania wymiaru kary Prezes Urzędu wziął pod uwagę specyfikę rynku oraz działalności przedsiębiorców, a w szczególności strukturę rynku właściwego, na którym doszło do zawarcia porozumienia. Przede wszystkim Prezes Urzędu uwzględnił okoliczność, że choć świadczenie usług przewozów w komunikacji autobusowej wymaga posiadania odpowiedniego taboru oraz kompetencji zawodowych, warunkujących udzielenie licencji na krajowy drogowy przewóz osób, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym oraz zezwolenia na regularny przewóz osób na określonej linii komunikacyjnej, niemniej spełnienie tych wymogów nie może zostać uznane za stanowiące istotną barierę wejścia na rynki, na których doszło do wyeliminowania konkurencji pomiędzy stronami niniejszego postępowania.

Prezes Urzędu uwzględnił także fakt realizacji uzgodnionego zachowania i skrócenia przez PKS linii Białosłowie - Miasteczko Krajeńskie - Piła do linii Prawomyśl-Kaczory-Piła z jednej strony, z drugiej rezygnacji z obsługi linii Rzadkowo - Kaczory - Piła przez RAFBUS. W ten sposób doszło do całkowitego wyeliminowania konkurencji na tych liniach, ze szkodą dla korzystających z usług ww. przedsiębiorców konsumentów. Skutkiem tego był wzrost cen biletów pasażerów korzystających z usług RAFBUS (likwidacja ulg handlowych dla pasażerów rozpoczynających podróż do Piły z Miasteczka Krajeńskiego od czerwca 2015 r. oraz podwyższenie cen od 3 sierpnia 2015 r.). Jednocześnie jednak należało wziąć pod uwagę, iż na linii obsługiwanej przez PKS ceny biletów utrzymywane były na tym samym poziomie. Ponadto, na tym etapie wymiaru kary Prezes Urzędu winien uwzględnić okoliczność, iż linia PKS, której dotyczyło uzgodnienia z RAFBUS była jedną z 25 linii obsługiwanych przez tego przedsiębiorcę, generująca niewielką część jego całkowitych przychodów.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności związane ze specyfiką rynku, działaniem stron postępowania oraz skutkami rynkowymi postanowiono na tym etapie kalkulacji obniżyć kwotę bazową kary w przypadku PKS o 70%. Tym samym na tym etapie kalkulacji wysokość kary wynosi (usunięto) zł.

Rozważając w dalszej kolejności przesłankę długotrwałości naruszenia Prezes Urzędu wziął pod uwagę, że porozumienie ograniczające konkurencję zostało zawarte w dacie drugiego spotkania, tj. w dniu 18 maja 2015 r. Jednocześnie w związku z jego realizacją od 1 czerwca 2015 r., kiedy to PKS i RAFBUS zaprzestali prowadzenia działalności na ww. liniach, przyjąć należy, że od tej daty porozumienie było wykonywane aż do dnia 3 listopada 2017 r. kiedy to RAFBUS zrezygnował z działalności przewozowej na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła. Miarkując karę należało zatem wziąć pod uwagę fakt, iż porozumienie trwało prawie dwa i pół roku, a więc miało charakter długotrwały. W ocenie Prezesa Urzędu, uzasadnia to podwyższenie na tym etapie kalkulacji wymiaru kar o 40 %, do kwoty (usunięto) zł.

Ustalając wysokość kary pieniężnej Prezes Urzędu wziął także pod uwagę ustawowo określone okoliczności łagodzące oraz obciążające, które wystąpiły w sprawie.

Zgodnie z art. 111 ust. 3 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, okolicznościami łagodzącymi są w szczególności dobrowolne usunięcie skutków naruszenia, zaniechanie stosowania zakazanej praktyki przed wszczęciem postępowania lub niezwłocznie po jego wszczęciu, podjęcie z własnej inicjatywy działań w celu zaprzestania naruszenia lub usunięcia jego skutków oraz współpraca z Prezesem Urzędu w toku postępowania, w szczególności przyczynienie się do szybkiego i sprawnego przeprowadzenia postępowania, bierna rola przedsiębiorcy w naruszeniu zakazu oraz działanie pod przymusem.

Ponadto, ustalając wysokość kar pieniężnych bierze się również pod uwagę okoliczności obciążające, które wystąpiły w sprawie. Wśród zamkniętego katalogu takich okoliczności, w art. 111 ust. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, wymienia się rolę lidera lub inicjatora porozumienia ograniczającego konkurencję (ewentualnie nakłanianie innych przedsiębiorców do uczestnictwa w porozumieniu), przymuszanie, wywieranie presji lub stosowanie środków odwetowych w stosunku do innych przedsiębiorców lub osób w celu wprowadzenia w życie lub kontynuowania naruszenia, jak również umyślność naruszenia oraz dokonanie podobnego naruszenia po raz kolejny.

Rozważając ww. okoliczności w odniesieniu do PKS zwrócić należy uwagę na brak podstaw do złagodzenia wskazanego wcześniej wymiaru kary. Występują natomiast okoliczności obciążające, które winny istotnie zwiększyć karę dla tego przedsiębiorcy.

Przede wszystkim, zdaniem Prezesa Urzędu, zachowanie PKS miało charakter umyślny. PKS zmierzał bowiem do poczynienia uzgodnień z RAFBUS, których przedmiotem była obopólna rezygnacja z obsługiwanie przez tych przedsiębiorców konkretnych linii komunikacyjnych lub ich części. Co więcej, przedstawiciele PKS na spotkaniach z przedstawicielami RAFBUS wywierali presję na tego przedsiębiorcę sugerując, że jeśli nie zaprzestanie działalności na linii Rzadkowo - Kaczory - Piła to na linii Białośliwie - Piła PKS jest w stanie jeszcze obniżyć ceny biletów i doprowadzić z czasem do przejęcia klientów RAFBUS. PKS zatem jednoznacznie dążył do zawarcia porozumienia mając świadomość, że jego realizacja doprowadzi do wyeliminowania konkurencji na liniach Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła oraz Rzadkowo - Kaczory - Piła.

Powyższa ocena wynika przede wszystkim z faktu, że w przedmiotowa sprawa dotyczy profesjonalnych uczestników obrotu rynkowego. Obowiązek znajomości i przestrzegania norm prawa ciąży na wszystkich przedsiębiorcach, tym bardziej na profesjonalnych uczestnikach obrotu rynkowego. Podmioty profesjonalnie działające na rynku powinny mieć możliwość przewidzenia, że podejmowane przez nie działania będą uznane przez Prezesa Urzędu za praktykę ograniczającą konkurencję i nie mogą skutecznie dowodzić braku świadomości dokonanego naruszenia. Podobnie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku z dnia 5 października 2010 r. (sygn. akt XVII Ama 106/08) stwierdził, iż *Brak świadomości uczestniczenia w niedozwolonym porozumieniu w sytuacji,*

gdy powód jest profesjonalistą, świadczy o lekkomyślnym podejściu do prowadzonej działalności gospodarczej, bez zastanowienia się nad skutkami takiego postępowania.

Jako okoliczność obciążającą Prezes Urzędu uwzględnia także rolę PKS jako podmiotu, który doprowadził do zawarcia porozumienia, poprzez zaproszenie RAFBUS na spotkania i wywarcie presji odnośnie wycofania się z linii Rzadkowo - Kaczory - Piła.

Tak więc, uwzględniając wymienione okoliczności obciążające w odniesieniu do PKS postanowiono zwiększyć kwotę kary nałożonej na PKS o 20 %.

Mając zatem na względzie wszystkie określone wyżej czynniki dotyczące wagi naruszenia, specyfiki rynku oraz okoliczności obciążające, Prezes Urzędu postanowił nałożyć na PKS z tytułu naruszenia, o którym mowa w punkcie I niniejszej decyzji, karę w wysokości 95.967,94 zł. Wysokość tej kary mieści się w granicach ok. **(usunięto)** % wysokości maksymalnej kary jaką Prezes Urzędu mógł nałożyć w niniejszej sprawie.

Prezes Urzędu przyjął, że kara w takiej wysokości będzie adekwatna do stopnia naruszenia przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Powinna ona mieć charakter zarówno represyjny, jak i prewencyjny, przyczyniając się do zapobieżenia stosowaniu podobnych naruszeń w przyszłości.

Przechodząc do oceny zasadności nałożenia kary na RAFBUS, zauważyć należy działanie tego przedsiębiorcy pod presją PKS, podmiotu o znacznie większym potencjale ekonomicznym oraz doświadczeniu w prowadzeniu działalności przewozowej. Z drugiej strony, nie jest to okoliczność, którą można traktować jako wyłączającą umyślność naruszenia. Zgodnie bowiem z tym co powiedziano wcześniej, nawet jeśli RAFBUS nie miał świadomości, że poddając się presji PKS narusza zakaz stosowania praktyk ograniczających konkurencję, to jako profesjonalny uczestnik obrotu powinien być taką świadomość posiadać. Jednakowoż analizując zachowanie RAFBUS, tak w toku spotkań z przedstawicielami PKS, jak i w toku postępowania wyjaśniającego w kontekście zasady pogłębiania zaufania do organów władzy publicznej, ustanowionej w art. 8 § 1 k.p.a., Prezes Urzędu doszedł do przekonania, że ze względu na wyjątkowe okoliczności niniejszej sprawy niezasadnym będzie nakładanie na RAFBUS kary pieniężnej.

W okolicznościach niniejszej sprawy nie może ujść uwadze sformułowany w literaturze pogląd, że niedopuszczalne jest - w świetle zasady zaufania - takie działanie organów administracji publicznej, które zmierza do swoistego „zwycięzania” obywatela przez wyzyskanie jego błędów (Legalis - art. 8 KPA red. Hauser 2018, wyd. 5/Malanowski). Mając ten pogląd na względzie przypomnieć trzeba, że postępowanie wyjaśniające, które poprzedziło wszczęcie postępowania antymonopolowego zostało wszczęte wskutek zawiadomienia złożonego przez RAFBUS i zawierającego podejrzenie stosowania przez PKS rażąco niskich cen biletów na linii Białośliwie - Miasteczko Krajeńskie - Piła. To w toku tego postępowania, którego przedmiotem było wstępne ustalenie, czy działania PKS mogły stanowić naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, RAFBUS na wezwania Prezesa Urzędu dostarczył informacje umożliwiające wszczęcie postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie. Chodzi tutaj o informacje o spotkaniach z PKS oraz ich tematyce i przebiegu, zawarte w pismach z dnia 17 sierpnia 2015 r. oraz z 13 października 2015 r. Ustalone okoliczności faktyczne pokazują ponadto, że RAFBUS działał pod presją znacznie silniejszego konkurenta i czuł się zmuszony do rezygnacji z linii Piła - Kaczory - Rzadkowo. Co więcej, zachowanie PKS traktował jako kolejny przejaw nadużywania posiadanej przez tego przedsiębiorcę silniejszej pozycji rynkowej. Te okoliczności pozwalają przyjąć, iż RAFBUS przekazując informacje, które wskazywały na jego udział w porozumieniu ograniczającym konkurencję działał w zaufaniu do Prezesa Urzędu, jako organu rozpatrującego jego zarzuty formułowane wobec PKS.

Reasumując zatem, w niniejszej sprawie zaistniała sytuacja, w której przedsiębiorca w postępowaniu wywołanym jego zawiadomieniem dostarcza informacji,

umożliwiając wszczęcie postępowania antymonopolowego także przeciwko niemu. W tych okolicznościach, nałożenie kary pieniężnej stanowiłoby, zdaniem Prezesa Urzędu, nieusprawiedliwioną represję za brak rozeznania co do przepisów prawa. Jednocześnie z uwagi na fakt, iż informacje były dostarczane w przekonaniu, iż przysługują się do wyjaśnienia zarzutów nadużywania przez PKS pozycji dominującej na rynku, nałożenie kary pieniężnej pozostawałoby w sprzeczności z zasadą pogłębiania zaufania do organów władzy publicznej.

Jak powiedziano wcześniej, w świetle art. 106 ust. 1 *in initio* ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, kara pieniężna ma charakter fakultatywny, Prezes Urzędu może bowiem nałożyć karę pieniężną. Zatem decyzja o tym, czy w konkretnej sprawie w odniesieniu do wskazanego przedsiębiorcy zasadne jest nałożenie kary pieniężnej podejmowana jest w ramach uznania administracyjnego. Biorąc to pod uwagę i w tym stanie rzeczy, Prezes Urzędu postanowił nie nakładać na RAFBUS kary pieniężnej.

8. Koszty postępowania

Zgodnie z art. 80 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, Prezes Urzędu rozstrzyga o kosztach, w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. Natomiast stosownie do art. 77 ust. 1 tej ustawy, jeżeli w wyniku postępowania stwierdzono naruszenie jej przepisów, przedsiębiorca, który dopuścił się tego naruszenia, jest obowiązany ponieść koszty postępowania. Zgodnie z art. 263 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, do kosztów postępowania zalicza się m.in. koszty doręczenia stronom pism urzędowych. Zgodnie z art. 264 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, jednocześnie z wydaniem decyzji organ administracji publicznej ustala w drodze postanowienia wysokość kosztów postępowania, osoby zobowiązane do ich poniesienia oraz termin i sposób ich uiszczenia. Postępowanie zakończone niniejszą decyzją zostało wszczęte z urzędu, a w jego wyniku Prezes Urzędu stwierdził naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Kosztami niniejszego postępowania są wydatki związane z korespondencją prowadzoną przez Prezesa Urzędu w toku tego postępowania w kwocie 168,20 zł w odniesieniu do PKS oraz w kwocie 194,80 zł w odniesieniu do RAFBUS, a więc w odniesieniu do każdej ze stron postępowania, wobec której stwierdzono naruszenie art. 6 ust 1 pkt 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Pouczenia

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, karę pieniężną należy uiszczyć w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie: NBP O/O Warszawa 51 1010 1010 0078 7822 3100 0000.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w zw. z art. 479²⁸ § 2 Kodeksu postępowania cywilnego, od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie- Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie miesiąca od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów- Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Poznaniu.

W przypadku kwestionowania wyłącznie postanowienia o kosztach zawartego w pkt II sentencji decyzji, na podstawie art. 264 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego w zw. z art. 83 i art. 81 ust. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w zw. z art. 479³² § 1 i § 2 Kodeksu postępowania cywilnego, Spółce przysługuje prawo wniesienia zażalenia do Sądu Okręgowego w Warszawie- Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie tygodnia od dnia doręczenia niniejszej decyzji, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów- Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Poznaniu.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 9 w związku z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jedn.: Dz.U. z 2018r. poz. 300), odwołanie od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów podlega opłacie stałej w kwocie 1000 zł.

Zgodnie z art. 102 ust. 1 i 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, osoba fizyczna może domagać się zwolnienia od kosztów sądowych, jeżeli złoży oświadczenie, z którego wynika, że nie jest w stanie ich ponieść bez uszczerbku utrzymania koniecznego dla siebie i rodziny. Do wniosku o zwolnienie od kosztów sądowych powinno być dołączone oświadczenie obejmujące szczegółowe dane o stanie rodzinnym, majątku, dochodach i źródłach utrzymania osoby ubiegającej się o zwolnienie od kosztów. Oświadczenie sporządza się według ustalonego wzoru.

Zgodnie z art. 105 ust. 1 i 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, wniosek o przyznanie zwolnienia od kosztów sądowych należy zgłosić na piśmie lub ustnie do protokołu w sądzie, w którym sprawa ma być wytoczona lub już się toczy. Osoba fizyczna, która nie ma miejsca zamieszkania w siedzibie tego sądu, może złożyć wniosek o przyznanie zwolnienia od kosztów sądowych w sądzie rejonowym właściwym ze względu na miejsce swego zamieszkania.

Stosownie do treści art. 117 § 1, § 2 i § 4 Kodeksu postępowania cywilnego, strona zwolniona przez sąd od kosztów sądowych w całości lub części, może domagać się ustanowienia adwokata lub radcy prawnego. Osoba fizyczna, niezwolniona przez sąd od kosztów sądowych, może się domagać ustanowienia adwokata lub radcy prawnego, jeżeli złoży oświadczenie, z którego wynika, że nie jest w stanie ponieść kosztów wynagrodzenia adwokata lub radcy prawnego bez uszczerbku utrzymania koniecznego dla siebie i rodziny.

Wniosek o ustanowienie adwokata lub radcy prawnego strona zgłasza wraz z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych lub osobno, na piśmie lub ustnie do protokołu, w sądzie, w którym sprawa ma być wytoczona lub już się toczy. Osoba fizyczna, która nie ma miejsca zamieszkania w siedzibie tego sądu, może złożyć wniosek o ustanowienie adwokata lub radcy prawnego w sądzie rejonowym właściwym ze względu na miejsce swego zamieszkania, który niezwłocznie przesyła ten wniosek sądowi właściwemu.

z upoważnienia Prezesa
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury UOKiK w Poznaniu

Jarosław Krüger