



PREZES
URZĘDU OCHRONY
Konkurencji i Konsumentów
Delegatura w Lublinie
20-012 Lublin, ul. Ochotnicza 10
Tel. (0-81) 532-35-31, 532-54-48,
Fax (0-81) 532-08-26
E-mail: lublin@uokik.gov.pl

Lublin, dnia grudnia 2008r.

RLU-411-02/07/MW

p.o.

DECYZJA RLU – 64/08

Stosownie do treści art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r. Nr 244 poz. 2080 z późn. zm.) i § 3 ust.1 pkt. 3 i) 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. z 2002r. Nr 18, poz. 172; Dz.U. z 2003r. Nr 6, poz. 68), w związku z art. 131 ust.1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego w sprawie praktyk ograniczających konkurencję, wszczętego na wniosek przedsiębiorcy Józefa N. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Firma Handlowo – Usługowa „NECOPOL” Józef N. w T. przeciwko Krystynie i Sławomirowi P. prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą „CONVOY” Przedsiębiorstwo Przewozowo Handlowe S.C. w T. Arkadiuszowi W. prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Przewóz Osób Arkadiusz W. w m. Ł.

działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ,

1. Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.) w związku z art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz. 2080 ze zm.) **umarza się** jako bezprzedmiotowe postępowanie administracyjne wszczęte przeciwko Krystynie i Sławomirowi P. prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą „CONVOY” Przedsiębiorstwo Przewozowo Handlowe S.C. w T. oraz Arkadiuszowi W. prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Przewóz Osób Arkadiusz W. w m. Ł. pod zarzutem nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku przewozów

osobowych regularnych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, poprzez narzucanie nieuczciwych cen biletów tj. praktyki określonej w art. 8 ust. 1 i 2 pkt.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.).

2. Na podstawie art. 11 ust.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.)

nie stwierdza się stosowania przez Krystynę i Sławomira P. prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą „CONVOY” Przedsiębiorstwo Przewozowo Handlowe S.C. w T. oraz Arkadiusza W. prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przewóz Osób Arkadiusz W. w m. Ł. praktyki ograniczającej konkurencje, polegającej na zawarciu porozumienia dotyczącego uzgodnienia cen biletów na lokalnym rynku przewozów osobowych regularnych obejmujących trasę Tomaszów Lubelski – Zamość, wobec nie stwierdzenia naruszenia zakazów określonych w art. 5 ust. 1 pkt.1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.).

Uzasadnienie

Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej jako Firma Handlowo – Usługowa „NECOPOL” Józef N. w T. złożył w dniu 12 marca 2007r. i uzupełniony w dniu 05.04.2007r. opłacony wniosek o wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko Krystynie i Sławomirowi P. prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą „CONVOY” Przedsiębiorstwo Przewozowo Handlowe S.C. w T. oraz Arkadiuszowi W. prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Przewóz Osób Arkadiusz W. w m. Ł., pod zarzutem nadużywania przez w/w przedsiębiorców kolektywnej pozycji dominującej na rynku usług komunikacji osobowej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów na w/w trasie oraz zawarciu porozumienia dotyczącego ustalenia cen na w/w trasie, co zdaniem wnioskodawcy, wyczerpuje znamiona praktyki z art. 5 ust. 1 pkt.1 oraz art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.).

W ocenie wnioskodawcy w/w przedsiębiorcy wykorzystując kolektywną dominującą pozycję na rynku przewozów oraz działając w zмовie od początku lutego 2007r. naruszyli w/w przepisy ustawy, poprzez to, że zastosowali rażąco niskie ceny biletów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość oraz wożąc pasażerów bezpłatnie tj. w cenie – 0 zł , nie wydając przy tym biletów czy paragonów fiskalnych. Stosowane przez w/w przedsiębiorców ceny biletów nie gwarantują pokrycia kosztów świadczonych usług. Tym samym należy uznać je za ceny dumpingowe.

Prezes UOKIK Postanowieniem z dnia 12 kwietnia 2007r. wszczął postępowanie administracyjne przeciwko:

1/ Krystynie i Sławomirowi P. – prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Przewozowo – Handlowe „Convoy” S.C. ul. E. Orzeszkowej 1, T, zwanym dalej : „CONVOY”

2/Arkadiuszowi W. prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą „Przewóz Osób” ul. Kościelna 23, Ł , zwanemu dalej: Arkadiusz W.,

- w związku z podejrzeniem nadużywania kolektywnej pozycji dominującej na rynku usług komunikacji osobowej, regularnej na linii Tomaszów Lubelski – Zamość, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów tj. stosowanie praktyk określonych w art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2005 Nr 244 poz.2080 ze zm.) a nadto zawarcia umowy cenowej tj. praktyki z art. 5 ust. 1 pkt. 1 cyt. ustawy.

W odpowiedzi na wszczęcie postępowania administracyjnego przedsiębiorcy złożyli stosowne wyjaśnienia .

„CONWOY” pismem dnia 30 kwietnia 2007r. oraz z dnia 10.12.2007r. wyjaśnił, że jego firma nie działała w zmlowie cenowej a wysokość stawek za usługi to wynik indywidualnego podejścia do zagadnienia wysokości cen każdego prowadzącego działalność przewozową na wskazanym odcinku. Nigdy wcześniej ani kiedykolwiek później nie kontaktował się z nikim w sprawie stawek cen za usługi. Ceny, które stosuje to wynik prowadzonych kalkulacji i własnej oceny sytuacji na rynku. Przedsiębiorca nigdy nie stosował stawki 0 zł za bilet, również nie przewoził pasażerów bezpłatnie. Stosowany przez przewoźnika mechanizm sprzedaży to tzw. usługa przedpłacona. Taki sam wymiar usług przedpłaconych ma, w jego ocenie, tzw. bilet miesięczny. Przedsiębiorca nie zgadza się również z zarzutem stosowania rażąco niskich cen biletów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość. Zwraca uwagę na fakt dużo wcześniejszego wprowadzenia przez wnioskodawcę na w/w trasie stawek biletów, które w stosunku do wcześniej obowiązujących były o 50 % niższe. W piśmie z dnia 10.01.2008r. przedsiębiorca natomiast wyjaśnił, że stosowane ceny nie są wynikiem przeprowadzonej kalkulacji lecz dostosowaniem się do warunków na rynku lokalnym.

Przedsiębiorca Arkadiusz W. pismem dnia 15.05.2007r. złożył wyjaśnienia, z których wynika, że od początku prowadzenia działalności na w/w trasie stosuje ceny biletów, które gwarantują pokrycie kosztów, zapłatę podatków oraz osiągnięcie minimalnych dochodów. Zaprzeczył jakoby posiadał pozycję dominującą na rynku oraz jakoby działał w zmlowie z innym przewoźnikiem. Zdaniem przedsiębiorcy, zarzuty dotyczące stosowania rażąco niskiej ceny biletów również nie są prawdziwe. Wprawdzie obniżył pierwotnie stosowaną na w/w trasie cenę biletu 5 zł w jedną stronę w ten sposób, że ten kto wykupił bilet za 5 zł w jedną stronę mógł na nim powrócić bez uiszczania dodatkowej opłaty, ale była to tylko okresowa promocja, podyktowana tym, że w ten sam sposób postępowali inni przewoźnicy świadczący usługi na tej trasie. Do stosowania takiej promocji przewoźnika zmusiły firmy konkurencyjne, głównie NECOPOL, który zastosował promocję polegającą na tym, że bilet w jedną stronę na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość kosztuje 4 zł a z powrotem 1 zł. Pismem z dnia 03.01.2008r. Arkadiusz W. poinformował, że od 27 lipca 2007r. nie prowadzi przewozu osób na linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość.

Prezes UOKIK ustalił w sprawie następujący stan faktyczny :

Krystyna P. prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej nr RGK 6411/23/04 wydanego przez Wójta Gminy Lubycza Królewska zaś Sławomir P. również na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej nr RGK 6411/23/04 wydanego przez Wójta Gminy Lubycza Królewska nr RGK.6411/61/01/02/04. Przedsiębiorcy ci prowadzą działalność gospodarczą jako firma świadcząca usługi przewozów osobowych, regularnych na podstawie licencji wydanej przez Starostwo Powiatowe w T. na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób oraz na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 11.10.2005 Nr MSIT. III.AP.5431/358/2005 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Zamość przez Tarnawatka, Krynice, Łabunie. Przewoźnik na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość od 1 stycznia 2006r. miał 29 kursów dziennie zaś na trasie Zamość – Tomaszów Lubelski – 27 kursów dziennie (tam i powrotem razem 56 kursów).

W okresie od 1 września 2006 do 30 marca 2007 przewoził średniomiesięcznie na w/w trasie 12 787 pasażerów. W roku 2008 ilość wykonywanych kursów nie uległa zmianie.

Firma CONVOY na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość stosowała następując ceny biletów jednorazowych :

2006 - luty 2007 – 5 zł bilet normalny, 4 zł bilet ulgowy ,

1 luty 2007 - 30 września 2007 - 2,50 zł - promocja

1 październik 2007 i nadal – 3 zł .

Zastosowana promocja w okresie od 1 lutego 2007 do 30 września 2007r. sprawiła, że przejazd na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w obie strony kosztował 5 zł , zaś po 1 października 2007 wzrósł do 6 zł .

Przewoźnik wydaje pasażerom jako bilety paragony fiskalne, które zawierają wyłącznie takie informacje jak: nazwa firmy oraz kwotę netto, VAT brutto, bez uwidocznienia trasy, której dotyczy bilet.

Arkadiusz W. prowadzi działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej FN -6411(26a)2003 wydanego przez Urząd Gminy Ł. oraz świadczy usługi regularnych przewozów osobowych na podstawie licencji wydanej przez Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Lubelskim na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób oraz na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 16.01.2004 Nr IT.II.AG.5431/210/20/2004 dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Zamość.

Przewoźnik na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość od 1 stycznia 2006r. miał 6 kursów (tam i z powrotem) i stosował ceny biletu normalnego w wysokości 5 zł – w obie strony 10 zł. Przewoźnik wprowadził okresową promocję na w/w trasie, polegającą na tym, że w cenę jednorazowego biletu 5 zł na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość wliczony był także powrót na tej samej trasie. Promocja stosowana była od 15 marca 2007r. do końca maja 2007r. i sprawiła, że przejazd na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w obie strony kosztował 5 zł.

W okresie od 1 września 2006 do 30 marca 2007 przewoził średniomiesięcznie 2003 pasażerów. (14021: 7 mies).

W wy/w okresie w miesiącach wrzesień 2006r., grudzień 2006r., styczeń 2007r. odnotował zysk na prowadzonej działalności rzędu 10%-15 % , zaś w miesiącach październik 2006r., listopada 2006r , luty 2007r. i marzec 2007r. stratę rzędu 3 % - 35 %. Wg podanej kalkulacji koszt biletu na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość wynosił 4,33zł, stąd cena biletu normalnego z zyskiem wynosiła 5 zł.

Arkadiusz W. zaprzestał świadczenia usług na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość z dniem 27.07.2007r. wskutek cofnięcia zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego na własny wniosek .

Wnioskodawca niniejszego postępowania N. prowadzący firmę NECOPOL w zakresie objętym niniejszym postępowaniem, świadczy usługi przewozu osób na podstawie :

- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.IIJŻ.5431.275/102/04 z dnia 10 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Lublin wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 6 przejazdów dziennie (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Nr IT.II D.K.5431/275/1734/04 z dnia 17 lutego 2005 wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 14 przejazdów dziennie (tam i z powrotem);

- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.IIJŻ.5431.275/101/04 z dnia 10 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Zamość wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 12 przejazdów (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.II.AD.5431/275/2/05 z dnia 3 listopada 2005r. z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 48 przejazdów dziennie (tam i z powrotem),

- zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.IIJŻ.5431/275/103/04 z dnia 14 maja 2004r. dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski – Warszawa przez Zamość wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 34 przejazdów dziennie (tam i z powrotem), zmienionego zezwoleniem Marszałka Województwa Lubelskiego Nr IT.II.MK.5431.275/1081/04 z dnia 26 stycznia 2005r. zmieniającego trasę poprzez dodanie przystanku w Lublinie wraz z załączonym rozkładem jazdy obejmującym 24 przejazdy dziennie (tam i z powrotem), zaś od dnia 16.05.2006r. 34 przejazdy dziennie (tam i z powrotem).

Zatem łącznie Necopol wykonywał dziennie na odcinku Tomaszów Lubelski – Zamość oraz Zamość - Tomaszów Lubelski 96 przejazdów.

„Necopol” na linii Tomaszów Lubelski – Zamość rozpoczął działalność 10 maja 2004r. , ustalił i od początku stosował cenę biletu zwykłego - 4 zł, biletu dla uczniów i studentów w wysokości 2 zł, przy czym stosował promocję, polegającą na tym, że na trasie Tomaszów Lubelski- Zamość powrotny przejazd (po okazaniu wcześniejszych paragonów) kosztuje 1 zł. Zatem przejazd w obie strony na w/w trasie kosztuje 5 zł . Cena biletu uległa zmianie w maju 2008r. Z tą datą cena biletu normalnego stosowanego na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość wynosi 2,50 zł zatem cena przejazdu w obie strony nie zmieniła się w wynosi 5 zł .

NECOPOL podał średniomiesięczną ilość pasażerów przewożonych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość w okresie od 1 września 2006 do 30 marca 2007, przy czym oświadczył, że nie jest w stanie podać liczby pasażerów przewiezionych na odcinku Tomaszów Lubelski - Zamość w odniesieniu do trasy Tomaszów Lubelski – Warszawa ponieważ całość sprzedanych biletów obejmuje trasę Tomaszów Lubelski – Warszawa bez wyodrębnienia biletów pośrednich. Dokumentem wydawanym pasażerowi jest paragon fiskalny na którym uwidocznione są takie informacje jak : nazwa firmy , cena biletu netto, vAT , brutto.

Na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość usługi przewozowe regularne w dacie wszczęcia niniejszego postępowania świadczyli również inni przewoźnicy, przy czym niektórzy z nich w jego trakcie zaprzestali świadczenia usług przewozowych na w/w trasie.

Przewoźnicy świadczący usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość (34 km) to :

1. Adam D. świadczył usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Lublin . Zakończył prowadzenie działalności na w/w trasie z dniem 01.06.2007r. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 4 zł (w obie strony 8 zł).

2. PPKS Tomaszów Lubelski na trasach Siedliska- Zamość, Ulhówek – Zamość, trasy Siemnice II – Zamość, Zamość – Tomaszów Lubelski, Susiec – Zamość, Lublin – Tomaszów Lubelski, Wożuczyn Cukrownia - Lublin, Siewierz II – Zamość, Ulhówek II – Lublin, Susiec – Lublin , Wierzbica – Zamość. Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4, 95 zł (w obie strony 9,90 zł).

3. PPKS w Zamościu na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Lublin – Tomaszów Lubelski oraz trasy Zamość – Rzeszów . Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4 zł (w obie strony 8 zł)

4."Feniks" Janusz R. zam. ul. Moniuszki 70 , T. na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Zamość - Rzeszów przez Tomaszów Lubelski rozpoczął w dniu 26.03.2007r. Z dniem 31.12.2007r. kurs ten został skrócony i rozpoczynał się z Tomaszowa Lubelskiego, zatem nie kursuje przez Zamość. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5zł (w obie strony 10z) 4 zł ulgowy (w obie strony 8 zł)

5. PPKS w Puławach na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Tomaszów Lubelski - Kudowa Zdrój . Cena biletu normalnego jednorazowego promocyjnego wynosiła 4, 95 zł (w obie strony 9,90 zł).

6. Edward P. s.c. na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Lublin - Zamość -Tomaszów Lubelski . Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 5zł (w obie strony 10z) ulgowego 4 zł (w obie strony 8 zł).

7. PKS S.A. w Jarosławiu na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego dotyczącego trasy Rzeszów - Zamość – Tomaszów Lubelski. Cena biletu normalnego jednorazowego wynosiła 6,80 zł (w obie strony 13,60 zł)

Tabela nr 1 zawiera zestawienie wszystkich przewoźników, którzy posiadali w dniu wszczęcia niniejszego postępowania tj. 12 kwietnia 2007r. zezwolenie na

prowadzenie działalności przewozowej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość lub też innej trasy komunikacyjnej, której odcinek wewnętrzny stanowi trasa Tomaszów Lubelski – Zamość (np. Tomaszów Lubelski – Zamość – Warszawa, Ulhówek – Zamość, Siemnice II – Zamość) oraz faktycznie świadczyli usługi przewozowe. Tabela zawiera zestawienie danych dotyczących warunków świadczonych usług. Wszyscy przewoźnicy przewożą pasażerów z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa i z powrotem po tej samej trasie, co wynika ze skoordynowanych i zatwierdzonych rozkładów jazdy. Liczba linii odpowiada liczbie posiadanych przez przewoźnika zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na konkretną linię regularną, która chociażby częściowo pokrywa się z trasą Tomaszów Lubelski – Zamość. Liczba kursów odpowiada sumie kursów (tam i z powrotem) wykonywanych dziennie przez przewoźnika w ramach wszystkich linii. Udział % * oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie ilości wykonywanych kursów. Udział % ** oznacza udział każdego z przedsiębiorców w rynku przewozów na w/w trasie obliczony na podstawie ilości przewiezionych pasażerów.

Tabela Nr 1

LP		Liczba linii	Liczba kursów	Udział % *	Średniomiesięczna ilość przewiezionych pasażerów ***	Udział %**
1	.Adam D	1	4	1,76	44	0,13
2	PKS w Tomaszowie Lub	11	42	18,58	1914	5,83
3	PKS w Zamościu	2	4	1,76	173	0,52
4	Feniks J.R.	1	4	1,76	104	0,31
5	J.N. Necopol	3	96	42,47	14454	44,05
6	K. i S.P. Convoy	1	56	24,77	12787	38,98
7	PKS Puławy	2	4	1,76	274	0,83
8	A.W.	1	12	5,3	2727	8,31
9	E.P.	1	2	0,88	10	0,03
10	PKS w Jarosławiu	1	2	0,88	322	0,98
	Razem		226	100%	32810	100%

*** średniomiesięczna ilość przewiezionych pasażerów ustalona została na podstawie ilości pasażerów przewiezionych w okresie wrzesień 2006-marzec 2007r.

Analiza tabel wskazuje, że przedsiębiorcą mającym najsilniejszy udział w rynku przewozów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość i Zamość – Tomaszów Lubelski był J. N. przy udziale rynkowym 44 %. Przedsiębiorcy, którym zarzucano posiadanie kolektywnej pozycji dominującej K.S. P. posiadali udział w w/w rynku 38,9 % zaś Arkadiusz W. udział 8,3 %.

Prezes UOKIK ustalił, że przewoźnicy na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość nie stosują jednolitej i sztywnej polityki cenową. Trasa komunikacyjna Tomaszów Lubelski – Zamość jest trasą strategiczną na linii Lublin – Warszawa. Cieszy się dużym zainteresowaniem pasażerów, a w związku z tym, również i przewoźników. Jeszcze w 2006r. linię ta obsługiwało 14 przewoźników wykonując dziennie 272 kursy (tam i z powrotem). W roku 2007 ilość przewoźników na w/w trasie zmalała do 10, a niektórzy z tych, którzy pozostali, zmniejszyli dzienną ilość kursów. Tendencja ta utrzymuje się w roku 2008r..

Podstawowym elementem walki o pasażera na w/w trasie jest cena biletu za przejazd. Przewoźnicy stosują promocje i upusty cenowe w związku ze świadczonymi usługami przewozowymi.

Np. w przypadku PKS oficjalna cena biletu na trasie wynika ze stosowanego cennika, ale cena faktycznie stosowana jest inna, np.:

PKS w Tomaszowie Lubelskim – cena z cennika 6,6 zł , 25 % promocja –cena biletu 4,95 zł ,

- PKS w Zamościu cena oficjalna na trasie 8 zł, upust 50 % dla wszystkich pasażerów przy zakupie biletów jednorazowych daje cenę biletu 4 zł.

- PKS Puławy cena oficjalna na trasie Lublin – Tomaszów 6,80zł, upust 20 % dla pasażerów na bilety jednorazowe normalne – cena biletu wynosi zatem 5,44 i 25 % promocja dla studentów do 26 roku życia - cena biletu promocyjnego 5, 20 zł.

Nie mniej jednak to właśnie PKS- y prowadzą najbardziej stabilną politykę cenową. Wynika to z faktu, że PKS- y nie wyliczają kosztów w rozbiciu na poszczególne trasy, a jedynie w rozbiciu na np. kursy zwykłe i pospieszne, a więc np. na podstawie ok.1000 kursów. Gdyby prowadzić kalkulację ceny biletu osobno dla każdej linii ceny biletów byłyby wtedy różne i niezrozumiałe dla pasażerów. Nie mniej jednak również PKS wskazują (PKS Zamość), że ceny biletów na poszczególnych odcinkach trasy są podyktowane najczęściej warunkami danego rynku przewozowego (ilość kursów autobusowych wykonywanych przez konkurencję, ceny biletu u innych przewoźników). PKS zakładają przy tym zwykle wyższy poziom zysku niż przewoźnicy prywatni np. 5-10 % (PKS – Zamość) , prywatni 5 %.

Również prywatni przewoźnicy dostosowują stosowane ceny biletów do konkurencji. Np. cena biletu w firmie Necopol od 2006r. na trasie Tomaszów Lubelski- Zamość w obie strony wynosiła 5 zł (4 zł w jedną stronę i 1 zł w powrotną). Od maja 2008r. Necopol zastosował tzw. promocję na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, cena bilety wynosiła 2,50zł w jedną stronę. Jednak o obie strony cena biletu się nie zmieniła i nadal wynosi 5 zł. W lutym 2007r. firma CONVOY obniżyła cenę biletu jednorazowego do 2,50zł , zatem cena biletu „tam z i powrotem” została dostosowana do poziomu firmy NECOPOL. Kolejny ruch firmy CONWOY w styczniu 2008r. to podwyższenie ceny biletu jednorazowego na 3 zł zatem bilet w dwie strony kosztuje 6 zł.

Z kolei przewoźnicy stosujący ceny biletów normalnych 5 zł i nie stosujący żadnych promocji skarżyli się na brak pasażerów i deficytowość wielu kursów między innymi z powodu cen zastosowanych przez NECOPL i CONVOY (np.Janusz R.).

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Przedmiotem niniejszego postępowania antymonopolowego jest rozstrzygnięcie, czy w świetle ustalonego stanu faktycznego znajduje uzasadnienie zarzut stawiany przedsiębiorcom – przewoźnikom na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, Krystynie i Sławomirowi P. – prowadzącym Przedsiębiorstwo Przewozowo – Handlowe „Convoy” S.C. oraz Arkadiuszowi W. prowadzącemu „Przewóz Osób” nadużywania kolektywnej pozycji dominującej na rynku usług komunikacji osobowej, regularnej na linii Tomaszów Lubelski – Zamość, poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów tj. stosowanie praktyk określonych w art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 cyt. ustawy a nadto zawarcia zmywy cenowej tj. praktyki z art. 5 ust. 1 pkt. 1 cyt. ustawy. Zarzut ten rozpatrywać należy w stanie faktycznym, który miał miejsce do końca lipca 2007r., bowiem z datą 28 lipca 2007r. zakończył prowadzenie działalności na rynku właściwym w sprawie jeden z przedsiębiorców, któremu zarzucono nadużywanie kolektywnej pozycji dominującej.

W toku postępowania administracyjnego z dniem 21 kwietnia 2007r. straciła moc ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji konsumentów, na podstawie której wszczęto w/w postępowanie administracyjne. Miejsce jej zastąpiła ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U Nr 50 poz. 331). Przepisy przejściowe w art. 131 nowej ustawy stanowią, że do postępowań wszczętych na podstawie ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów i nie zakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Stąd, dla oceny stanu faktycznego w niniejszej sprawie bezpośrednio zastosowanie ma art. 5 ust.1 pkt. 1 oraz art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów, stanowiący materialnoprawną podstawę prowadzonego postępowania.

Art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie (...) ogranicza zastosowanie przepisów cytowanej wyżej ustawy wyłącznie do podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Warunkiem koniecznym do uruchomienia procedur i zastosowania instrumentów określonych w ustawie jest zatem, aby działania przedsiębiorców – którym zarzucono naruszenie jej przepisów – stanowiły potencjalne zagrożenie interesu publicznego, nie zaś jednostki lub grupy.

Zatem organ antymonopolowy, rozważył w pierwszej kolejności, czy w hipotetycznej sytuacji zbieżności działań „CONVOY” oraz Arkadiusza W. z dyspozycją art. 5 ust. 1 pkt.1 oraz art. 8 ust. 1 i 2 pkt. 1 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 niezakłóconym 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 jeden 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.

I.

Istotą praktyki ograniczającej konkurencję jest bezprawne wykorzystywanie przez określonego przedsiębiorcę (lub związek przedsiębiorców) siły rynkowej wynikającej z jego pozycji na rynku właściwym, podejmowane w celu ograniczenia samodzielności pozostałych uczestników obrotu oraz przymuszania ich do funkcjonowania na rynku w warunkach przymuszonych, z reguły mniej korzystnych, niż te które panowałyby na rynku konkurencyjnym.

Dlatego aby ocenić, czy doszło do stosowania praktyk ograniczających 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 „Necopol” działania Krystyny i Sławomira P. oraz Arkadiusza W. 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 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.

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 aspekt geograficzny rynku właściwego w sprawie wyznaczono jako obszar geograficzny przynależny do regularnej linii komunikacyjnej Tomaszów Lubelski – Zamość- Tomaszów Lubelski a także odcinka trasy komunikacyjnej Tomaszów Lubelski – Zamość- Tomaszów Lubelski mieszczącego się całkowicie w innej trasie komunikacyjnej.

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 ciążący do określonych pokrywających się tras (zespołu linii komunikacyjnych), tzn. segment rynku, na którym może dochodzić do rywalizacji pomiędzy podmiotami rynkowymi, w odniesieniu do którego można uzyskać określoną przejrzystość podejmowanych działań konkurencyjnych, a to dzięki występowaniu na nim „stosunków wymiany

między przewoźnikami, a nabywcami usług przewozowych oraz stosunków równoległych zachodzących pomiędzy samymi przewoźnikami i pomiędzy samymi nabywcami usług przewozowych”¹, podczas gdy w wypadku rynku transportowego rozumianego jako obszar (powiat, województwo) na którym wykonywane są przewozy, „brak bezpośredniej możliwości porównywania działań oferentów usług przewozowych i określania uczciwości postępowania przewoźników”, „mogą oni bowiem w różnym zakresie oddziaływać przy pomocy podstawowych instrumentów konkurencji, tj. ceny, jakości i ilości usług, promocji, dystrybucji na klientów i konkurentów, natomiast może pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku nie występować proces konkurencji”²,

- 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 przyjąć należy, że potrzeby pasażerów przemieszczających się na trasie: Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski zaspokajane były w 2007r. przez 10 przewoźników wskazanych w niniejszej decyzji, zaś w roku 2008 przez 6 przewoźników.

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 lub ich odcinkami, na których uczestnicy niniejszego postępowania posiadają stosowne zezwolenia i na których faktycznie ze sobą konkurują w porównywalnych warunkach rywalizacji.

Zatem rynek właściwy w sprawie, to rynek przewozów osobowych regularnych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość i Zamość Tomaszów Lubelski .

Dla zastosowania mechanizmów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jak wskazano wyżej, konieczne jest wykazanie, iż przedsiębiorcy,

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

² Tamże

przeciwko którym skierowano zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję posiadają pozycję dominującą na rynku właściwym. Zdaniem wnioskodawcy – J.N., CONVOY oraz Arkadiusz W. posiadają kolektywną pozycję dominującą.

Określenie pozycji jaką każdy z w/w przedsiębiorców zajmuje na rynku usług przewozowych w komunikacji pasażerskiej na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, 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 w tym zakresie przedstawia tabela Nr 1.

Prezes Urzędu zebrał dane porównawcze oparte na kryterium średniomiesięcznej liczby przewiezionych pasażerów przez każdego z przewoźników na w/w trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski w okresie od 1 września 2006 – 30 marca 2007r. Zebrany materiał dowodowy w tym zakresie, okazał się w pełni miarodajny dla potrzeb ustalania pozycji na rynku. Dane te zostały poparte wyliczeniem pozycji przedsiębiorcy na podstawie ich udziałów rynkowych ustalonych na podstawie ilości kursów wykonywanych dziennie na przedmiotowej trasie.

Wniosek powyższy jest właściwy niezależnie od tego, że dane przekazane przez „Necopol” odnośnie liczby przewiezionych pasażerów na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski dotyczą wyłącznie liczby pasażerów przewiezionych na linii regularnej Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski, a więc nie objęły wszystkich pasażerów przewiezionych na w/ trasie przez NECOPOL. Wynika to z faktu, że „Necopol” świadcząc usługi (Tabela 1) na trzech trasach, z których dwie są dłuższe niż trasa Tomaszów – Lubelski – Zamość, (która całkowicie się w nich mieści) podawał liczbę pasażerów przewiezionych na każdej z trzech tras, przy czym, w odniesieniu do dwóch tras dłuższych niż trasa Tomaszów – Lubelski – Zamość, nie był w stanie z tej liczby wyodrębnić liczby pasażerów przewiezionych wyłącznie z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa (i odwrotnie). Jednakże, gdyby nawet Necopol podał liczbę pasażerów przewiezionych na trasie z Tomaszowa Lubelskiego do Zamościa (lub odwrotnie) przy wykonywaniu trasy Tomaszów Lubelski- Warszawa lub Tomaszów Lubelski – Rzeszów, to podana liczba przewiezionych pasażerów byłaby znacznie wyższa, a zatem udział rynkowy J. N. również wzrósłby, kosztem zmniejszenia udziału CONVOY oraz A. W., przeciwko którym toczyło się postępowanie administracyjne.

Ustalenia organu antymonopolowego prowadzą zatem do wniosku, że na rynku przewozów osobowych Tomaszów Lubelski – Zamość funkcjonowało w 2007r. wielu przedsiębiorców, a łączna dzienna liczba przewozów na trasie Tomaszów Lubelski –Zamość - Tomaszów Lubelski wynosiła około 226. Tak duża liczba przewozów powoduje, że stosunki pomiędzy przewoźnikami mają charakter silnie konkurencyjny.

Zjawisko kolektywnego nadużywania pozycji dominującej dotyczy sytuacji, gdy nadużycia dopuszcza się kilku wyodrębnionych w sensie prawnym przedsiębiorców. Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów w art. 8 ust.1 zakazuje nadużywania pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego lub kilku przedsiębiorców, ale nie definiuje pojęcia „kolektywnej” pozycji dominującej. W/w ustawa w art. 4 pkt. 9 definiuje jedynie 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. Należy zatem rozumieć, że przedsiębiorcy, którym postawiono zarzut posiadania kolektywnej pozycji dominującej, muszą posiadać udział w tym rynku, który przekracza 40 %.

Wg ustaleń Prezesa UOKiK, COVVOY posiadał w 2007r. na rynku przewozów osobowych regularnych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość udział wielkości 38,98 % zaś Arkadiusz W. udział wielkości 8,31 %.

Wspólny udział tych przedsiębiorców wynosi zatem 47,29 %. Jednakże ten udział nie jest udziałem jednoznacznie świadczącym o posiadaniu pozycji dominującej, skoro kolejny udział na rynku, który posiada NECOPOL wynosi 44 % . W takiej sytuacji nie można domniemywać, że udział wielkości 47,29 % może zapewnić posiadanie siły rynkowej, pozwalającej działać przedsiębiorcy niezależnie od jego konkurentów. Wniosek taki jest zasadny w szczególności w świetle faktu likwidacji działalności przewozowej przez Arkadiusza W. z dniem 27.07.2007r. , wskutek prowadzenia przez niego na tym rynku działalności ze stratą.

Oceniając istnienie w okolicznościach niniejszej sprawy zbiorowej pozycji dominującej, odwołać się zatem należy do doktryny prawa antymonopolowego i doświadczeń orzecznictwa WE.

„Wiele orzeczeń, zwłaszcza wcześniejszych, za wspólną dominację spełniającą kryteria art. 82 TUWE, odnosi do przedsiębiorców należących do tej samej grupy kapitałowej, w związku z tym ocenie podlegała siła rynkowa i zachowania członków grupy. Nadużycie przez jednego z przedsiębiorców grupy łącznej pozycji grupy w sprawach tych odnoszono do innych członków grupy, a więc do grupy jako całości, a w szczególności do spółki macierzystej. Zarówno KE jak i ETS traktowały więc grupę, pomimo prawnego wyodrębnienia jej członków, jako jednostkę (przedsiębiorcę w rozumieniu prawa antymonopolowego. W późniejszych orzeczeniach rozszerzono rozumienie kolektywnej pozycji dominującej, a tym samym nadużycia jej pozycji do paralelnych zachowań przedsiębiorców – oligopolistów. Wspólna pozycja dominująca wywodzona była bądź z powiązań strukturalnych między formalnie niezależnymi przedsiębiorcami, polegającymi na wspólnym uzgadnianiu cen, warunków sprzedaży i podziale rynków lub innych więzach ekonomicznych³ bądź z podejmowania działań paralelnych bez udowodnienia przedsiębiorcom zмовы⁴. Co do zasady, decyzje KE dotyczyły wąskich oligopoli, utrzymujących swoje udziały dłuższy czas, z istniejącymi współzależnościami i strukturalnymi więzami między przedsiębiorcami.” – E. Modzelewska Wąchał Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów Komentarz Prawo i Ekonomia wyd. Twigger. Warszawa 2002r. str. 96.

³ np. Decyzja Komisji nr IV /31.906 w sprawie Flat glass, Dz.Urz. WE 1989, nr L 33/34 s.65

⁴ np. decyzja Komisji w sprawie nr IV /31.841 Magill TV Guide/ITP.BBC and RTE, 1988 Dz. Urz. WE 1989 Nr L 78.str.49

Faktem bezspornym jest, że przedsiębiorcy Krystyna i Sławomir P. działający jako „CONVOV” oraz Arkadiusz W. są niezależnymi przedsiębiorcami nie powiązani ani strukturalnie ani kapitałowo, nie działają również w warunkach oligopolu. Jedyne, co ich łączy, to świadczenie usług przewozowych na tym samym rynku, ograniczonym do linii Tomaszów Lubelski – Zamość oraz stosowanie takiej samej ceny biletu na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski. Brak jest, w ocenie Prezesa podstaw, by zarzucić w/w przedsiębiorcom działanie w warunkach dominacji kolektywnej, a sam wnioskodawca tego faktu również nie wykazał. Wziąć należy pod uwagę, że taka sama cena biletu nie została wprowadzona przez obydwu przedsiębiorców jednocześnie oraz okres jej obowiązywania nie zakończył się z tą samą datą. Niezależnie od tego, że cena biletu w obie strony stosowana przez przedsiębiorców była taka sama – 5 zł, to inne były ceny biletów jednorazowych.

Przesłanką wskazującą na brak współdziałania w/w przedsiębiorców w ramach grupy, którą można by posądzić o powiązania strukturalne, jest fakt, wypadnięcia z rynku przewozów na w/w trasie Arkadiusza W. – któremu zarzucono posiadanie kolektywnej pozycji dominującej, wskutek braku rentowności świadczonych usług. Gdyby przedsiębiorcy działali w ramach posiadanej dominacji kolektywnej i dokonali wspólnie uzgodnień co do wspólnych, niskich cen oferowanych usług, to zapewne uzgodnili by również system wzajemnego wspierania w sytuacji ewentualnych trudności rynkowych spowodowanych takim uzgodnieniem cen. Skoro wprowadzenie przez każdego z przedsiębiorców, któremu zarzucono działanie w warunkach dominacji kolektywnej, określonych promocji cenowych spowodowało w efekcie skutki w postaci rezygnacji ze świadczenia usług tylko jednego nich, to wnioskować można, że nie posiadali wspólnie siły rynkowej wynikającej z jego pozycji na rynku właściwym, a więc nie działali w warunkach dominacji kolektywnej.

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. W niniejszym postępowaniu nie wykazano natomiast, by CONVOY oraz Arkadiusz W. posiadali kolektywną pozycję dominującą.

Dodać również należy, że żaden z w/w przedsiębiorców nie posiada sam na rynku właściwym w sprawie, pozycji dominującej w rozumieniu art. 4 ust.9 ustawy o ochronie (...), co wynika z analizy ich udziałów rynkowych.

Ze względu na fakt, iż ustalenia dowodowe niniejszego postępowania antymonopolowego w zakresie linii Tomaszów Lubelski – Zamość – Tomaszów Lubelski nie potwierdziły posiadania przez Convoy” oraz Arkadiusza W. na tej linii kolektywnej pozycji dominującej, brak jest podstaw do stawiania tym przedsiębiorcy zarzutu nadużycia tej pozycji, a to poprzez stosowanie rażąco niskich cen biletów.

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.

2.

Prezes UOKIK działający na wniosek przedsiębiorcy J.N. zarzucił również CONVOY oraz Arkadiuszowi W. stosowanie praktyki z art. 5 ust. 1 pkt.1 ustawy o ochronie (...).

Ustawa o ochronie (...) nie definiuje wprost pojęcia „porozumienia ograniczającego konkurencję”. Art. 4 pkt. 4 określa jedynie, co należy rozumieć przez porozumienie, wskazując na formy, w jakich się ono urzeczywistnia. Natomiast wspomniany wyżej art. 5 ust. 1 ustawy o ochronie (...) stanowi, że zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

W świetle art. 5 ust. 1 pkt.1 ustawy o ochronie (...) zakazane są porozumienia polegające w szczególności na ustalaniu bezpośrednio lub pośrednio cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Porozumieniem są – w świetle art.4 pkt.5 ustawy o ochronie (...):

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

Porozumienia takie są zakazane z mocy prawa.

Aczkolwiek powołany przepis art. 5 ust.1 ustawy o ochronie (..) nie precyzuje bliżej kryteriów specyfikacji porozumień ograniczających konkurencję, to nie budzi wątpliwości, że mogą go naruszać zarówno te porozumienia, których założeniem lub rezultatem jest negatywne oddziaływanie na konkurencję, prowadzące do niepożądanego zmiany jej stanu (w tym : zmniejszenia intensywności) jak i te, wskutek których innym przedsiębiorcom (poza ich uczestnikami) skutecznie i definitywnie, uniemożliwia się dostęp do rynku.

Spośród wszystkich porozumień kartel cenowy (porozumienie poziome o koordynacji cen) uznawany jest za jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję. Ceny są bowiem elementem umowy na ogół najsilniej oddziałującym na relacje konkurencyjne między przedsiębiorcami, a zarazem wpływającym na wybór oferty przez odbiorców, inne warunki umowne często traktowane są przez nich przy ostatecznym wyborze jako drugorzędne. Konkurencją cenową pomiędzy przedsiębiorcami pozwala na utrzymywanie cen na poziomie możliwym do zaakceptowania przez konkurentów i ich kontrahentów, a zarazem, wymusza na tych pierwszych wzrost efektywności i redukcję kosztów.¹⁵

Porozumienia, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt.1 ustawy o ochronie są zakazane zarówno wówczas, gdy są zawierane przez przedsiębiorców reprezentujących stronę podażową rynku (uzgodnienie cen sprzedaży) jak i stronę popytową (uzgodnienie cen zakupu). Nie jest przy tym istotne, czy zawierają je wszyscy konkurujący przedsiębiorcy, czy tylko niektórzy. Istotny jest jedynie łączny udział w rynku przedsiębiorców uczestniczących w porozumieniu, bowiem im jest on większy tym skutki antykonkurencyjne są poważniejsze. Dla uznania porozumienia z art. 5 ust.1 pkt, 1 za zakazane nie jest konieczne, aby uzgodnione były w nim zarówno ceny jak i inne warunki umów, wystarczające jest aby przedmiotem uzgodnienia była wyłącznie cena bądź wyłącznie inne warunki umów lub chociaż jeden z nich. Orzecznictwo antymonopolowe wskazuje, że za zakazane porozumienia uznaje się decyzje i inne akty związków przedsiębiorców, niezależnie od celu ich utworzenia, jeżeli przedmiotem regulacji tych aktów jest koordynacja (ustalenie) cen oraz wspólne ocenianie jako „uczciwych” lub „nieuczciwych” praktyk cenowych, jeżeli ocena ta dokonywana jest wspólnie i prowadzi do ustalenia cen minimalnych.

¹⁵ Str. 71E.Modzelewska – Wąchał Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów Komentarz Parwi i Ekomimia 2002 str.71

Odnosząc powyższe rozważania do okoliczności sprawy, stwierdzić należy, że organ antymonopolowy nie znalazł żadnych dowodów wprost potwierdzających fakt zawarcia porozumienia pomiędzy CONVOY a Arkadiuszem W., które ograniczałoby konkurencję na rynku przewozów osobowych regularnych na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość. Brak jest dowodów materialnych potwierdzających fakt zawarcia porozumienia w postaci dokumentów lub dowodów pośrednich wskazujących, że przedsiębiorcy ci dokonali uzgodnień w jakiegokolwiek innej formie. Gdyby założyć, że przedsiębiorcy ci dokonali np. ustnych uzgodnień odnośnie stosowanych cen za bilety na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość lub wspólnych warunków promocji lub jakiegokolwiek innego warunku umowy przewozu zawieranej z pasażerami to przyjęć należy, że objawy tych uzgodnień widoczne byłyby na rynku, którego uzgodnienia dotyczą. Objawy porozumienia cenowego muszą być na tyle oczywiste, by przynajmniej pozwalały na postawienie domniemania istnienia porozumienia cenowego. W powyższym kontekście nie wystarczy, by przedsiębiorcy stosowali takie same ceny, konieczne jest wykazanie, że ceny te zaczęły być stosowane w takim samym czasie lub, że takie same warunki promocji zaczęły obowiązywać w tym samym czasie. Tymczasem ani ceny biletów stosowane przez CONVOY i Arkadiusza W. ani warunki promocji zastosowane przez każdego z nich nie wskazują na to, że były to ceny lub promocje wprowadzone wskutek zmywy cenowej.

Zgodnie z orzecznictwem antymonopolowym za porozumienia uznaje się także wymianę informacji o zamierzonych zmianach cen oraz uzgodnione zaakceptowanie podążanie za cenami lidera cenowego (wyrok SA z dnia 20.09.1995r. XVII Amr 15/95, Wokanda 1996 nr 8). W praktyce jednak podążanie przez przedsiębiorców za cenami konkurentów przysparza trudności w kwalifikacji tych działań z punktu widzenia przepisów ustawy o ochronie (...). W orzecznictwie antymonopolowym przyjmuje się bowiem za dopuszczalne racjonalne dostosowywanie się przedsiębiorców do zmian warunków rynkowych, ukształtowanych m.in. na skutek zmian cen pobieranych przez konkurentów. Takie postępowanie, nie jest traktowane jako porozumienie, o ile u podstaw ich nie leży wcześniejsze uzgodnienie (wyrok S.A. 11.06.1997r. XVII Ama 17/97).

W ocenie Prezesa UOKiK, analiza okoliczności sprawy, nie daje podstaw, by stwierdzić, że CONVOY oraz Arkadiusz W. dokonywali wspólnych uzgodnień dotyczących warunków cenowych świadczonych usług.

Natomiast, jak wynika z wyjaśnień przewoźników świadczących usługi na trasie Tomaszów Lubelski – Zamość, w tym również PKS – ów, ceny biletów na przedmiotowej trasie ustalane są przez każdego przewoźnika właśnie w ten sposób, że podążają oni za decyzjami cenowymi lidera rynkowego, starając się w ten sposób nie dopuścić do dalszej utraty pasażerów. Najlepszym przykładem takich praktyk są właśnie odrębne promocje stosowane przez PKS – y, dotyczące tylko linii Tomaszów – Lubelski – Zamość, mające na celu przynajmniej zbliżyć ceny biletów do cen aktualnie stosowanych przez lidera.

W ocenie Prezesa, takie cechy mają również działania CONVOY, który podejmował własne decyzje cenowe usiłując sprostać konkurencji NECOPOL oraz

Arkadiusza W., który z kolei, jako ewidentnie słabszy uczestnik rynku podał za decyzjami cenowymi NECOPOL oraz CONVOY.

Zatem w ocenie Prezesa UOKIK, nie znalazł potwierdzenia w okolicznościach sprawy zarzut zawarcia przez Krystynę i Sławomira P. prowadzących działalność gospodarczą jako „CONVOY” oraz Arkadiusza W. prowadzącego działalność gospodarczą jako „Przewóz Osób” porozumienia ograniczającego konkurencję opisanego art. 5 ust.1 pkt.1 ustawy o ochronie (...).

Stąd rozstrzygnięcie jak w pkt. II sentencji 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 stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury w Lublinie.

Otrzymuje:

1) Krystyna P. „Convoy”

UI. [REDACTED]

2/ Sławomir P. „Convoy”

UI. [REDACTED]

3/ Arkadiusz W. „Przewóz osób”

UI. [REDACTED]

4/ Józef N. „Necopol”

UI. [REDACTED]

Z upoważnienia Prezesa UOKIK
Dyrektor Delegatury UOKIK w
Lublinie

