

Małgorzata Jarocka

Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański

Beata Majecka

Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański

Regulacyjne kształtowanie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw sektora TSL ze szczególnym uwzględnieniem działalności UOKiK w transporcie pasażerskim

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie wpływu aktywności UOKiK na kształtowanie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw sektora TSL, ze szczególnym uwzględnieniem transportu pasażerskiego.

Polski urząd antymonopolowy w sektorze TSL przejawia szereg aktywności, związanych m.in. z usługami firm kurierskich, kontrolą lotnisk, transportem taksówkami, zwrotami biletów w transporcie kolejowym. Udogodnienia, ograniczenia, możliwość reklamacji to tylko niektóre kwestie badane przez UOKiK w zakresie działalności przedsiębiorstw sektora TSL.

W artykule analizie poddano aktywność urzędu ochrony konkurencji i konsumenta, ale także jej wpływ na pozycję konkurencyjną badanych przedsiębiorstw z sektora TSL.

Słowa kluczowe: konkurencyjność, przedsiębiorstwo TSL, regulacja

Kody klasyfikacji JEL: D22, G18, M21, M31, O33, O38

1. Wprowadzenie

Pozycja konkurencyjna dotyczy usytuowania danego przedsiębiorstwa, jego produktów lub usług na rynku i wiąże się z przejawianą przez dany podmiot konkurencyjnością. Jest to istotna charakterystyka podmiotów rynkowych – dzięki niej mają one bowiem szansę osiągnąć zadowalające wyniki finansowe swojej działalności, a tym samym zrealizować swoje cele. Na pozycję konkurencyjną ma wpływ wiele czynników, m.in. realizowane strategie, sposób osiągania celów, reputacja, wyniki finansowe oraz, co stanowi również interesujący obszar badań, uwarunkowania regulacyjne, które mogą sprzyjać konkurencyjności przedsiębiorstw lub ją ograniczać, a tym samym kształtować ich pozycję na rynku.

Każde państwo, poprzez swoje instytucje, wpływa w określony sposób na warunki konkurowania podmiotów w sferze gospodarczej. Wpływ ten może przybierać różnorodne formy – jednak można go określić przede wszystkim, uwzględniając podział na bezpośrednie oraz na pośrednie oddziaływanie. Będzie to zależało głównie od modelu przyjętej w danym państwie polityki gospodarczej. Kierunki wpływu, zakres interwencji państwa oraz formy oddziaływania zależą od rodzaju podmiotów, które realizują ten wpływ w praktyce. Przedmiotem analiz niniejszego opracowania jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK), wraz z ustawowo określonym zbiorem zadań, które urząd ten, w imieniu państwa, ma realizować.

Polski urząd antymonopolowy przejawia w sektorze TSL szereg aktywności, związanych m.in. z usługami podmiotów realizujących usługi kurierskie, kontrolą lotnisk, transportem taksówkami, zwrotami biletów w transporcie kolejowym czy też kwestią handlu paliwami. Udogodnienia, ograniczenia, możliwość reklamacji to tylko niektóre zagadnienia badane przez UOKiK w zakresie działalności przedsiębiorstw sektora TSL. Jednakże warto zauważyć, że urząd skupia się w dużej mierze na działalności w sektorze przewozów pasażerskich – to one są przedmiotem szczególnego zainteresowania UOKiK, jako że urzędy państwowe, realizując swoje zadania, mają obowiązek stać na straży interesów poszczególnych obywateli. Warunki życia społeczeństwa są przedmiotem zainteresowania państwa, a w konsekwencji również urzędów jako podmiotów wykonujących w praktyce zadania państwa. Stąd przewozy pasażerskie, stanowiące szczególny obszar badań aktywności UOKiK, zostały zaprezentowane w niniejszym opracowaniu.

Celem głównym artykułu jest określenie wpływu UOKiK na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu pasażerskiego i ich pozycje konkurencyjne. Celami szczegółowymi są: zaprezentowanie zjawiska regulacji na tle systemu społeczno-gospodarczego, ze szczególnym uwzględnieniem regulacyjnego oddziaływania UOKiK na sytuację konkurencyjną w sektorze TSL, oraz przedstawienie przykładów działań podjętych przez przedmiotowy urząd w analizowanym sektorze gospodarki i ich skutków dla sytuacji konkurencyjnej omawianych podmiotów transportu pasażerskiego.

Artykuł został napisany na podstawie przeglądu literatury odnoszącej się zarówno do kwestii regulacyjnych, jak i funkcjonowania podmiotów w sektorze TSL. Źródłami rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu była też obserwacja zjawisk rynkowych oraz raporty UOKiK. Część teoretyczna, stanowiąc podstawę rozważań o istocie regulacji, jak też funkcjonowaniu sektora TSL, została uzupełniona częścią empiryczną, zawierającą przykłady działań UOKiK w odniesieniu do działalności podmiotów z analizowanego sektora. Podsumowanie zawiera wnioski dotyczące kierunków wpływu, bezpośredniego i pośredniego, działalności urzędu antymonopolowego na pozycję konkurencyjną wybranych podmiotów sektora TSL.

2. Regulacyjny wpływ instytucji państwa na konkurencyjność przedsiębiorstw

Wszystkie przedsiębiorstwa, które chcą przetrwać w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu, są zmuszone do ciągłego monitorowania swojej pozycji konkurencyjnej oraz aktywnego zajmowania się potencjałem konkurencyjności, który zdobywaniu owej pozycji służy. „Pozycja konkurencyjna mówi o sile rynkowej i finansowej współczesnych przedsiębiorstw, (...) jej utrzymywanie i poprawianie stanowi ważny cel strategiczny” [Flak, Głód, 2012, s. 173].

Nie na wszystko jednak, co stanowi o konkurencyjności przedsiębiorstw, mają one bezpośredni wpływ, czy też mogą swobodnie dopasowywać do swoich potrzeb. Wszystkie czynniki, które kształtują konkurencyjność przedsiębiorstwa, można bowiem podzielić na wewnętrzne i zewnętrzne oraz rynkowe i pozarynkowe [Adamkiewicz-Drwiłło, 2010, s. 217]. Wszystkie wspomniane czynniki będą wpływać na stan równowagi poszczególnych podmiotów w zróżnicowany sposób [Szałucki, 2017, s. 45] oraz będą oddziaływać w różnych konfiguracjach i z różnym natężeniem. Najbardziej niezależnymi od przedsiębiorstwa są czynniki zewnętrzne o charakterze pozarynkowym – do nich niewątpliwie należy system interwencji państwa [Adamkiewicz-Drwiłło, 2010, s. 220], który powinien wspomagać samoregulacyjny mechanizm rynkowy, jednakże zdarza się, że wytrąca on gospodarkę ze stanu równowagi samoregulacyjnej. Tam, gdzie na rynku nie występuje uczciwa i w pełni wolna konkurencja, oddziaływanie państwa może jednakże zostać uznane za właściwe [Islam, Zunder, 2014, s. 397]. Stąd rodzi się potrzeba uruchomienia funkcji stabilizującej polityki gospodarczej, która ma zapewnić sprawność mechanizmu gospodarczego przy występujących w danym systemie niedoskonałościach rynku [Ćwikliński, 2003, s. 31].

Niezależnie jednak od form i zakresu interwencjonizmu państwowego, stanowi on dla przedsiębiorstw obecnych w danej gospodarce zbiór ograniczeń zewnętrznych o charakterze regulacyjnym. „Konieczność uwzględniania zasad występujących w otoczeniu przedsiębiorstwa sprowadza się do identyfikacji warunków brzegowych, których nie można przekroczyć, jak również tych, których uwzględnianie warunkuje przynajmniej przetrwanie” [Letkiewicz, 2013, s. 72].

W każdym systemie gospodarczym występują zawsze dwojakiego rodzaju procesy: realne (związane przede wszystkim z produkcją, również usług, i konsumpcją) oraz regulacyjne (związane z przekazywaniem, przetwarzaniem informacji oraz przygotowywaniem i podejmowaniem decyzji) [Ćwikliński, 2003, s. 17].

„Podsystem procesów regulacyjnych w systemie gospodarczym musi być spójny, logiczny i adekwatny do długookresowych celów. Poszczególnymi procesami regulacyjnymi nie można posługiwać się dla osiągnięcia doraźnych efektów, ponieważ każde działanie w tym zakresie może wywołać wiele skutków niezamierzonych, niekiedy trudnych do usunięcia w długim okresie” [Ćwikliński, 2003, s. 31]. Regulacja bowiem polega na „dążeniu do takiego działania systemu, że wszelkie odchylenia stanu wyjścia systemu od wartości zadanej, czyli normy, zostają wyrównane” [Letkiewicz, 2013, s. 69], ale na to niewątpliwie potrzeba czasu.

Podstawową funkcją polityki gospodarczej, która ma zagwarantować powszechność reguły konkurencji jest, wspomniana już, funkcja stabilizacyjna [Ćwikliński, 2003, s. 29–30]. Jednakże należy pamiętać, że normy, które narzuca polityka gospodarcza, nie zawsze są jednoznacznie określone i powszechnie akceptowane. Ale zawsze mają one wpływ, pośrednio, na możliwości konkurowania podmiotów w danej gospodarce oraz poza jej granicami (np. na rynku europejskim). Stanowią pewien zbiór ograniczeń, węższy lub szerszy, dla przedsiębiorstw w ich działalności rynkowej.

„Czynniki zewnętrzne konkurencyjności przedsiębiorstwa są określone przez uprawnienia wynikające ze stosowania wszelkiego rodzaju norm, według których przedsiębiorstwo musi prowadzić swoją działalność” [Adamkiewicz-Drwiłło, 2010, s. 245]. Normy te są zawarte w aktach prawnych, zarówno krajowych, jak i zagranicznych – szczególnym przypadkiem są uregulowania dotyczące funkcjonowania podmiotów gospodarujących w państwach w ramach struktur Unii Europejskiej.

Podmioty mające na celu ochronę praw konsumentów, ale też zajmujące się ochroną konkurencji na szczeblu unijnym, to [<http://ec.europa.eu>, dostęp 12.03.2018]:

- Parlament Europejski poprzez swoje komisje parlamentarne (ECON zajmująca się sprawami gospodarczymi i monetarnymi, w tym pomocą publiczną dla przedsiębiorstw, oraz IMCO zajmująca się rynkiem wewnętrznym i ochroną konsumentów);
- Rada Europejska zatwierdzająca komisarza unijnego ds. konkurencji;
- Rada Unii Europejskiej, która zatwierdza wnioski dotyczące prawa z zakresu ochrony konkurencji i konsumentów oraz organizuje spotkania ministrów państw członkowskich w ramach Rady ds. Konkurencyjności;
- Komisja Europejska, która stoi na straży stosowania unijnych przepisów odnoszących się do konkurencyjności (wiąże się to z monitorowaniem sytuacji konkurencyjnej na terenie Unii, a w szczególności kontrolowaniem pomocy udzielanej przedsiębiorstwom przez państwa członkowskie);
- Europejski Trybunał Sprawiedliwości, zajmujący się głównie interpretacją przepisów odnoszących się do konkurencji;
- Europejski Bank Centralny, mający wpływ na konkurencję w sektorze bankowym;

- Trybunał Obrachunkowy weryfikujący kary finansowe nakładane na przedsiębiorstwa w związku z ich działaniami antykonkurencyjnymi;
- Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, w ramach którego funkcjonuje Sekcja ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, zajmująca się zbieraniem opinii związków zawodowych, organizacji pracodawców czy też innych instytucji reprezentujących społeczeństwo obywatelskie i będących podstawą unijnych procesów decyzyjnych w kwestiach konkurencji.

W Polsce podstawowa ustawa dotycząca określenia, jakie praktyki uznaje się za sprzeczne z zasadami działań konkurencyjnych, oraz podająca sposoby przeciwdziałania tym praktykom została uchwalona w obecnym kształcie w 2007 r., a potem wielokrotnie zmieniana (Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów [Dz.U. 2007 nr 50, poz. 331]). Skupia się ona na określeniu, kiedy dochodzi do antykonkurencyjnych koncentracji przedsiębiorców i ich związków, jakie praktyki ograniczają w sposób nieuprawniony konkurencję, m.in. dotyczy to porozumień ograniczających konkurencję oraz nadużywania pozycji dominującej, jakie praktyki naruszają tzw. zbiorowe interesy konsumentów oraz co zawierają niedozwolone wzorce umów.

Jednostką powołaną do kontrolowania sytuacji konkurencyjnej na rynku polskim oraz zapobiegania nieuczciwym i niedozwolonym praktykom jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK). Główne zadania tego urzędu wynikające ze stosowania wspomnianej ustawy (art. 31) dotyczą:

- kontroli przestrzegania przez przedsiębiorców przepisów ustawy;
- wydawania decyzji w sprawach praktyk ograniczających konkurencję, koncentracji przedsiębiorców (w tym udzielanie zgody na działania koncentracyjne bądź jej odmowa), o uznanie postanowień wzorca umowy za niedozwolone oraz w sprawach praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów;
- prowadzenia badań stanu koncentracji gospodarki oraz zachowań rynkowych przedsiębiorców;
- współpracy z krajowymi i międzynarodowymi organami i organizacjami, do których zakresu działania należy ochrona konkurencji i konsumentów;
- wykonywania zadań i kompetencji organu ochrony konkurencji państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- współpracy z organami samorządu terytorialnego, które są uznawane za podmioty uprawnione do ochrony konsumentów;
- realizacji zobowiązań międzynarodowych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie współpracy i wymiany informacji w sprawach ochrony konkurencji i konsumentów oraz pomocy publicznej;
- współpracy z Szefem Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych, Agencją do spraw Współpracy Organów Regulacji Energetyki, z organem właściwym do spraw regulacji gospodarki paliwami i energią oraz organem właściwym w sprawach nadzoru nad rynkiem finansowym, Komisją Nadzoru Audytowego.

Działania UOKiK sprowadzają się przede wszystkim do badania rynku w celu określenia, czy doszło albo może dojść do naruszeń zasad wolnej konkurencji, wydawania zgody na procesy koncentracji rynkowej podmiotów, wydawania opinii w sprawie określonych praktyk mających związek z ograniczaniem konkurencji, jak też wydawania nakazów zaniechania określonych praktyk oraz nakładania kar finansowych za naruszenie przepisów antymonopolowych. Do tego dochodzi opiniowanie programów pomocowych oraz wsparcia indywidualnego poprzez tzw. pomoc publiczną, w kontekście ich zgodności z prawem unijnym.

Jak wynika z przedstawionych zadań opisywanego Urzędu, ma on wpływ na kształt rynku, niezależnie od sektora gospodarki, i na podmioty funkcjonujące na poszczególnych rynkach. Jego zadania odnoszą się zarówno do samego rynku, jak i działalności poszczególnych podmiotów, a także do działalności szeroko rozumianego państwa w zakresie pomocy publicznej. Wszystkie te opisane instytucje oraz normy regulujące mają wpływ na kształt konkurencji również w sektorze TSL, a tym samym wpływają na możliwości realizacji celów gospodarczych i, w konsekwencji, na pozycję konkurencyjną poszczególnych podmiotów.

3. Charakterystyka sektora TSL

TSL jest branżą zajmującą się kompleksowymi usługami, zarówno związanymi z transportem pasażerów, jak i towarów – od zaplanowania całego procesu, zabrania na pokład środka transportowego pasażera czy nadania przesyłki, aż po sam proces przewozu i jego pozytywne zakończenie. Analizując zakres polskiego rynku TSL, można wyróżnić grupy przedsiębiorstw świadczące następujące usługi: transportu i spedycji kolejowej, transportu i spedycji drogowej, kurierskie, magazynowe, transportu i spedycji kombinowanej, transportu rurociągowego, transportu lotniczego, działalności pocztowej [Szyszka, 2008, s. 25]. Według obowiązującej w Polsce klasyfikacji rodzajów działalności społeczno-gospodarczej przedsiębiorstwa TSL wchodzi w skład sekcji H o nazwie „Transport i gospodarka magazynowa”.

Transport jako jeden z trzech składników TSL można różnie klasyfikować w zależności od przyjętego kryterium. Przytoczony wcześniej podział transportu na pasażerski i towarowy opiera się na kryterium przedmiotu przewozu [Wierzejski, Kędzior-Laskowska, 2014, s. 13].

Najpopularniejszy podział transportu oparty jest na jego ujęciu gałęziowym, w którym wyróżnić można [Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 64–403]:

- transport samochodowy,
- transport kolejowy,
- transport wodny śródlądowy,
- transport lotniczy,
- transport morski,
- transport miejski.

W kontekście transportu towarowego dodaje się również klasycznie transport rurociągowy [Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 405].

Największy rozwój rynku TSL w Polsce nastąpił po wejściu do UE wraz ze zniesieniem barier związanych z przepływem osób i towarów. Niewątpliwie korzystanie z funduszy unijnych również znacząco wpłynęło na rozwój sektora TSL, zwłaszcza w zakresie poprawy infrastruktury drogowej. Rynek usług TSL rozwija się bardzo dynamicznie w porównaniu z tempem wzrostu PKB [Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2010, s. 278.]. Wynika to przede wszystkim z położenia Polski na szlakach tranzytowych, a także planów rządowych zakładających rozbudowę sieci polskich dróg. Duży wpływ na rozwój branży TSL mają również środki finansowe pochodzące z nowej perspektywy Unii Europejskiej. Czynnikiem determinującym rozwój rynku TSL jest także kultura gospodarcza, do której należą m.in. przedsiębiorczość czy dostęp do różnych form kształcenia.

Niewątpliwym wpływem na ten rynek mają zjawiska o charakterze makroekonomicznym, wśród których największą rolę odgrywa tempo wzrostu PKB oraz inflacja. Trendem makroekonomicznym mającym duży wpływ na kształt branży TSL jest malejąca stopa bezrobocia, powodująca m.in. niedobór kierowców. Według szacunków Fresh Logistics Polska obecnie na rynku pracy w Polsce brakuje około 100 000 kierowców, a do 2025 r. deficyt ten pogłębi się do 300 000 [<https://polska.raben-group.com>, dostęp 20.03.2018].

Z uwagi na fakt, że TSL dotyczy niemal wszystkich sektorów gospodarki, wyniki tej branży są uznawane za barometr koniunktury, wskazując tendencje rozwojowe całej gospodarki. Wynika to przede wszystkim z funkcji integralnych transportu w sferze produkcji i wymiany [Gryko-Nikitin, 2011, s. 40].

Cały obszar transportu, albo szerzej: sektor TSL, jest zróżnicowany zarówno pod względem własnościowym, podmiotowym, jak i przedmiotowym. Bardzo istotnym rozróżnieniem, które rzutuje na przedmiot dalszych analiz, jest podział transportu na pasażerski i towarowy. W każdym z tych rodzajów transportu pojawiają się zróżnicowane problemy. Skupiając się na transporcie pasażerskim, i to niezależnie od jego struktury gałęziowej, zwraca się uwagę na specyfikę tych przewozów, które w konsekwencji związane są z podstawowymi potrzebami społeczeństwa i poprawiają jakość życia. Transport pasażerski niejako bezpośrednio wpływa na ową jakość – skutecznie wykonany przewóz przyczynia się wprost do wzrostu zadowolenia poszczególnych ludzi z ich życia.

Przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego działające w Polsce muszą dostosowywać się do wymogów unijnych nie tylko ze względu na chęć podniesienia pozycji konkurencyjnej, lecz także, a właściwie przede wszystkim, ze względu na regulacje prawne, którym podlegają. Wymagania unijne dotyczą przede wszystkim ograniczenia zanieczyszczeń powietrza poprzez spalanie. Obecnie w Polsce transport generuje prawie 12% emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza. Ograniczenie emisji to wyzwania niezmiernie trudne dla Polski ze względu na dużą liczbę pojazdów oraz ich zły stan techniczny [Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 45].

Komisja Europejska wskazuje główne kierunki rozwoju branży TSL ze szczególnym uwzględnieniem wymogów proekologicznych. Wskazuje się na wykorzystanie paliw alternatywnych w prywatnym i publicznym transporcie drogowym oraz konieczność zmian

w logistyce (m.in. poprzez rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, które spowodują wzrost udziału w pracy przewozowej transportu kolejowego, autobusów oraz żeglugi) [Szymonik, 2014, s. 12].

Dla stymulacji rynku TSL w kontekście rozwoju przedsiębiorstw transportu pasażerskiego potrzebne jest wprowadzenie znacznie wyższych standardów paliwowych i emisyjnych dla pojazdów ciężarowych, które odpowiadają za jedną czwartą emisji, a stanowią niespełna 3% europejskiej floty pojazdów drogowych [Wieteska, Piechota, 2016, s. 106]. Wprowadzenie tych standardów niesie za sobą kolejne konsekwencje, m.in.: opodatkowanie pojazdów wyposażonych w silniki starszej generacji, niespełniających wymagań najnowszych norm emisji zanieczyszczeń, ograniczenia czasu wykonywania przewozów czy ograniczenie dostępu do określonych stref miejskich [Igliński, 2009, s. 14–15].

Przesłanki rozwoju rynku TSL w Polsce mają zatem charakter zarówno makro-, jak i mikroekonomiczny. Funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw działających na tym rynku jest ściśle związane z regulacjami krajowymi oraz unijnymi, którym podlegają. Przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego, przyczyniając się w sferze realnej oraz regulacyjnej do zaspokojenia potrzeb transportowych społeczeństwa [Bentkowska-Senator, Kordel, Waśkiewicz, 2012, s. 113], stanowią jednocześnie przedmiot szczególnego zainteresowania różnych urzędów.

4. Aktywność UOKiK w sektorze TSL – perspektywa empiryczna

4.1. Ochrona konsumentów

Działalność regulacyjna UOKiK w zakresie ochrony konsumentów obejmuje następujące kategorie:

- praktyki naruszające zbiorowe interesy konsumentów oraz niedozwolone postanowienia wzorców umów,
- orzecznictwo sądowe w sprawach dotyczących naruszenia zbiorowych interesów konsumentów,
- bezpieczeństwo produktów i nadzór rynku,
- współpracę z organizacjami konsumenckimi.

Na podstawie dokumentu „Sprawozdanie z działalności UOKiK w 2016” można wyodrębnić kierunki działań UOKiK na rynku TSL w kontekście ochrony konsumentów. Podstawowym z nich jest monitorowanie jakości paliw [<https://nafta.wnp.pl/>], dostęp 5.04.2018]. Kontrola jakości paliw przeprowadzana jest przez Inspekcję Handlową i obejmuje cały łańcuch dystrybucyjny, od wytwórców po stacje paliwowe. Wyniki kontroli wykazały, że częściej kwestionowano jakość paliw ciekłych – benzyny i oleju napędowego niż gazu LPG. W przypadku paliw ciekłych 2,36% próbek z 933 skontrolowanych nie spełniło wymagań jakościowych, a w przypadku gazu skroplonego kontrola zakwestionowała jakość 1,88% próbek wśród 491 pobranych [Sprawozdanie].

W 2016 r. Urząd wydał 69 decyzji, w których zobowiązał przedsiębiorców do uiszczenia kosztów badań, w przypadku gdy kontrolowane próbki paliw nie spełniały wymagań jakościowych. Kontrola jakości paliw jest działaniem niejako wymuszonym przez regulacje unijne, dotyczące m.in. emisji dwutlenku węgla oraz ekologii w transporcie. Z obawy o wpływ na pozycję konkurencyjną i negatywne postrzeganie przez konsumentów nakładanych na przedsiębiorstwa kar lub skarg, przedsiębiorstwa decydują się na szybkie wymagane zmiany oraz uiszczenie kar. W szczególnych przypadkach dochodzi do odwoływania się przedsiębiorstw od wyroków.

W zakresie ochrony konsumentów Urząd reguluje również kwestie związane z bezpośrednim kontaktem konsument – przedsiębiorstwo branży TSL. Ze strony UOKiK są to działania głównie doradcze z zakresu:

- zmiany biletu, np. zwrotów biletów kolejowych zakupionych w ramach promocji, zmiany terminu odjazdu pociągu lub samolotu po dokonaniu zakupu biletu;
- dochodzenia odszkodowań i reklamacji, np. od przewoźnika w przypadku odwołania autobusu, zniszczenia bagażu, opóźnionego samolotu i niezapewnienia właściwej opieki i informacji;
- egzekwowania uczciwości promocji, np. reklamowanie biletów linii lotniczych za 1 zł, a w rzeczywistości doliczanie szeregu dodatkowych opłat.

Konsumenci branży TSL to także piesi i rowerzyści. Inspekcja Handlowa badała oznaczenia ochronne w postaci odbłasków i kamizelek ostrzegawczych. Kontrola odbyła się w II kwartale 2017 r. w 9 województwach. Inspektorzy sprawdzali głównie hurtownie i sklepy, ale również przedsiębiorstwa transportowe, gdyż część z oznaczeń ochronnych było sygnowane logo tychże przedsiębiorstw. Łącznie przyjrzeni się 53 produktom i zakwestionowali ponad 30% z nich, m.in. z powodu negatywnych wyników badań laboratoryjnych, błędów w instrukcjach użytkowania oraz braku deklaracji zgodności, potwierdzającej przeprowadzenie przez producenta procedury oceny zgodności. Co druga kamizelka ostrzegawcza zbadana w laboratorium miała zaniżony współczynnik luminancji świetlnej. Oznacza to brak odpowiedniej widoczności użytkownika-konsumenta, co stwarza zagrożenie dla jego zdrowia i życia. W przypadku odbłasków nie stwierdzono takich nieprawidłowości, były natomiast zastrzeżenia do instrukcji użytkowania. Z powodów niezgodności formalnych inspektorzy zakwestionowali też 5 ochronników słuchu. Większość przedsiębiorców dobrowolnie usunęła błędy, co pokazuje dbałość przedsiębiorstw o konsumentów, a w konsekwencji o swoją pozycję konkurencyjną. Prezes UOKiK wszczął postępowanie w pięciu sprawach [<https://www.uokik.gov.pl>, dostęp 20.03.2018].

Urząd zajmuje się zgłaszanymi problemami na bieżąco, jednak procedura badania bywa długa. Urząd może udzielić także porad prawnych szczególnie w zakresie dochodzenia odszkodowań od przewoźników. Tym samym dba o interesy konsumentów, zapewniając im ochronę prawną.

4.2. Ochrona konkurencji

W zakresie ochrony konkurencji UOKiK działa na następujących płaszczyznach:

- praktyki ograniczające konkurencję,
- kontrola koncentracji przedsiębiorców,
- orzecznictwo sądowe w sprawach dotyczących ochrony konkurencji,
- pomoc publiczna.

Urząd monitoruje przewoźników, przedsiębiorstwa spedycyjne, logistyczne oraz pozostałe przedsiębiorstwa transportowe w poszukiwaniu działań o charakterze anykonkurencyjnym, co nierzadko kończy się rozprawą sądową. Instytucją regulującą uczciwą konkurencję jest Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKiK). Według ostatniego opublikowanego raportu, w 2016 r. UOKiK nałożył na spółkę Arriva Bus Transport Polska karę pieniężną w wysokości ponad 76 tys. zł za nadużywanie pozycji dominującej na lokalnych rynkach przewozów osób. Sprawa ta dotyczyła praktyk stosowanych przez Arriva w 2011 r. w związku z pojawieniem się innego przewoźnika, oferującego atrakcyjniejsze ceny na tych samych liniach w powiecie kętrzyńskim w woj. warmińsko-mazurskim. Arriva, poprzez obniżkę cen poniżej kosztów i zmianę terminów wykonywanych kursów, wyeliminowała swojego konkurenta z rynku. Następnie podniosła ceny biletów, co dodatkowo świadczyło o antykonkurencyjnym charakterze zastosowanej polityki. SOKiK oddalił odwołanie spółki, która nie wniosła apelacji. Przykład ten, w kontekście pozycji konkurencyjnej pokazuje, że spółka nie przyjęła strategii szybkiej reakcji kończącej wątek oskarżeń, lecz dążyła do pozytywnego dla siebie zakończenia sprawy.

Jednym z częstszych problemów badanych przez UOKiK w zakresie ochrony konkurencji jest stosowanie przez przedsiębiorców klauzul, na podstawie których przedsiębiorcy byli zwolnieni z odpowiedzialności, np. za uszkodzony bagaż lub wynajęty samochód, za ograniczenia w ruchu pociągów. Urząd sprawdza również stosowane wzorce regulaminów, umów, informacji na stronach internetowych, ofert specjalnych na wydarzenia sportowe lub kulturalne. W efekcie kontroli Urząd wezwał 26 przedsiębiorców (wypożyczalnie samochodów, linie lotnicze, przewoźnicy kolejowi) do zmiany kwestionowanych klauzul oraz postępowań w sprawie naruszenia zbiorowych interesów konsumentów.

W zakresie ochrony konkurencji Urząd bada również zasadność oraz przebieg łączenia spółek w kontekście potencjalnego ograniczania konkurencji. W lipcu 2015 r. zgłoszona została do UOKiK transakcja przejęcia Przewozów Regionalnych przez Agencję Rozwoju Przemysłu [<https://www.arp.pl/>, dostęp 20.03.2018]. Wstępna analiza transakcji oraz sygnały z rynku wskazały na potencjalnie negatywny wpływ planowanej koncentracji na konkurencję. Wątpliwości budził przede wszystkim rynek naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych, na którym prowadzi działalność grupa ARP, poprzez spółkę H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych. Jednocześnie jest to rynek zakupu dla Przewozów Regionalnych, przez co pomiędzy przedsiębiorcami zachodzą powiązania typu dostawca-odbiorca. Badanie rynku

wykazało jednak, że po dokonaniu transakcji rynek napraw EZT pozostanie konkurencyjny. Blisko 50% elektrycznych zespołów trakcyjnych pozostanie bowiem w rękach przedsiębiorców innych niż Przewozy Regionalne. Zgodnie z decyzją z września 2016 r. Agencja Rozwoju Przemysłu może przejąć spółkę Przewozy Regionalne.

Powyższe przykłady działalności UOKiK pokazują, jak różny wpływ na przedsiębiorstwa branży TSL oraz ich pozycję konkurencyjną ma Urząd jako instytucja regulująca. Każde przedsiębiorstwo kontrolowane, prześwietlane czy też oskarżane powinno mieć strategię postępowania, aby w jak najmniejszym (negatywnym) stopniu wpłynęło to na pozycję konkurencyjną przedsiębiorstwa.

5. Podsumowanie

Dynamicznie rozwijający się rynek TSL wymusza na przedsiębiorstwach na nim funkcjonujących pewne zachowania adaptacyjne. Niektóre z nich podyktowane są chęcią poprawy pozycji konkurencyjnej, inne zaś koniecznością dostosowania się do norm i regulacji unijnych i krajowych. Niewątpliwie znaczącą rolę w kształtowaniu pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw mają uwarunkowania regulacyjne.

Szczególnym rodzajem instytucji regulacyjnej jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Jednoczy bowiem interesy konsumentów, przedsiębiorstw działających na danym rynku oraz chroni uczciwą konkurencję. W artykule przedstawione zostały działania Urzędu w branży TSL ze szczególnym uwzględnieniem wpływu jego działań na pozycję konkurencyjną przedsiębiorstw.

W artykule został przedstawiony wpływ UOKiK na funkcjonowanie przedsiębiorstw sektora TSL, ze szczególnym uwzględnieniem transportu pasażerskiego, zatem cel główny został zrealizowany. Regulacyjne oddziaływanie Urzędu na sytuację konkurencyjną na rynku TSL przedstawione zostało na przykładach działań podjętych przez Urząd oraz konsekwencjach m.in. karnych dla poszczególnych podmiotów.

Przedsiębiorstwa, chcąc uniknąć niepotrzebnego, negatywnego rozgłosu, szybko reagują na postanowienia UOKiK oraz SOKiK. Postawa ta, niezależnie od zasadności decyzji Urzędu, może uchronić przedsiębiorstwo przed utratą danej pozycji konkurencyjnej. Zdarzają się jednak przypadki, w których przedsiębiorstwa, nie godząc się na postanowienie Urzędu, składają wyjaśnienia lub odwołania sądowe. Na podstawie rocznych raportów działalności, publikowanych na stronie Urzędu, nie odnotowano jednak przypadku przedsiębiorstwa działającego na rynku TSL, w którym odwołanie od decyzji UOKiK rozpatrzone zostało pozytywnie. W konsekwencji przedsiębiorstwa ponoszą koszty związane z karą finansową oraz straty wizerunkowe.

Bibliografia

Dokumenty prawne

1. Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, Dz.U. z 2007 r. nr 50, poz. 331 z późn. zm.

Wydawnictwa zwarte i artykuły prasowe

1. Adamkiewicz-Drwiłło H.G. [2010], *Konkurencyjność przedsiębiorstw w świetle uwarunkowań współczesnej gospodarki*, Wydawnictwo TNOiK „Dom Organizatora”, Toruń.
2. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. [2012], *Polski transport samochodowy. Rynek. Koszty. Ceny*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa.
3. Ćwikliński H. (red.) [2003], *Polityka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
4. Flak O., Głód G. [2012], *Konkurencyjni przetrwają*, Difin, Warszawa.
5. Gryko-Nikitin A. [2011], *Polski rynek usług TSL w świetle danych statystycznych*, „Ekonomia i Zarządzanie”, t. 2, nr 4.
6. Islam D. Md Z., Zunder Th.H. [2014], *The Necessity for a New Quality Standard For Freight Transport and Logistics in Europe*, „European Transport Research Review”, 6(4).
7. Letkiewicz A. [2013], *Samoregulacja w symetryzacji systemów przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
8. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. [2010], *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
9. Szałucki K. [2017], *Równowaga w funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych*, Wydawnictwo Texter, Warszawa.
10. Szymonik A. [2014], *Eurologistyka teoria i praktyka*, Difin, Warszawa.
11. Szyszka G. [2008], *Logistyka w Polsce w latach 2006–2007*, „Logistics. Nowe wyzwania – nowe rozwiązania”, Poznań.
12. Wierzejski T., Kędzior-Laskowska M. [2014], *Transport i spedycja*, EXPOL, Olsztyn.
13. Wieteska S., Piechota A. [2016], *Nowoczesne metody zarządzania flotami samochodów ciężarowych i dostawczych w Polsce*, „Acta Scientifica Academiae Ostroviensis. Sectio A, Nauki Humanistyczne, Społeczne i Techniczne”, 8(2).
14. Wojewódzka-Król K., Załoga E. (red.) [2016], *Transport: nowe wyzwania*, wyd. 6, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Materiały internetowe

1. <http://ec.europa.eu>, dostęp 12.03.2018.
2. https://nafta.wnp.pl/jakosc-paliw-na-polskich-stacjach-nigdy-nie-byla-wyzsza,317544_1_0_0.html, dostęp 5.04.2018.
3. <https://polska.raben-group.com>, dostęp 20.03.2018.
4. <https://www.arp.pl>, dostęp 20.03.2018.

5. <https://www.uokik.gov.pl>, dostęp 12.03.2018.
6. Igliński H. [2009], *Ograniczanie poziomu kongestii transportowej a zrównoważony rozwój miast*, http://www.wbc.poznan.pl/Content/122963/Iglinski_Hubert-rozprawa_doktorska.pdf, dostęp 9.04.2018.
7. *Sprawozdanie z działalności UOKiK*, <https://www.uokik.gov.pl>, dostęp 20.03.2018.

Shaping competitive position of companies in the TSL sector through regulation: UOKiK impact upon passenger transport

Summary

The paper discusses the impact of UOKiK [Polish abbr. for: Office of Competition and Consumer Protection] upon the competitive position of companies from the TSL sector and focuses in particular on passenger transport.

The antimonopoly authority in Poland actively examines the activities within the TSL sector, paying special attention to, inter alia, the services of carrier companies, airport control, taxi companies, and refund rules in railway passenger transport. Amenities, restrictions, possibility to lodge a claim are only some examples analysed by UOKiK with regard to the TSL sector.

The paper investigates into the efforts undertaken by the UOKiK and their impact on the competitive position of companies from the TSL sector.

Keywords: competitiveness, TSL company, regulations
