



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA WE WROCŁAWIU**

50-413 Wrocław, ul. Walońska 3-5
tel.(071)344 65 87, (071)34 05 920, fax (071)34 05 922
e-mail: wroclaw@uokik.gov.pl

Wrocław, dnia 9 .06.2006 r.

RWR 410-5/05/JM

DECYZJA RWR 23 /2006

Na podstawie:

I. art. 9 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (j.t. Dz.U. Nr 244 z 2005 r., poz. 2080) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. z 2002r. Nr 18, poz. 172 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Zielonej Górze, Stowarzyszeniu Taksówkarzy Zielonogórskich HALLO TAXI w Zielonej Górze oraz Stowarzyszeniu Kierowców Taksówek Osobowych CITY TAXI BIS w Zielonej Górze,

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 w/w ustawy, zawarcie przez ww. podmioty porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi w mieście Zielona Góra, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych cen (taryf) za przejazd taksówką tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km w I i II taryfie oraz opłaty za godzinę postoju

i nakazuje się zaniechanie jej stosowania;

II. art. 101 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 ww. rozporządzenia, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Zielonej Górze, Stowarzyszeniu Taksówkarzy Zielonogórskich HALLO TAXI w Zielonej Górze oraz Stowarzyszeniu Kierowców Taksówek Osobowych CITY TAXI BIS w Zielonej Górze,

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nakłada się, na ww. przedsiębiorców wymienionych w punkcie I, płatne do budżetu państwa **kary pieniężne** w wysokości:

- Zrzeszenie Transportu Prywatnego – **1.770,10 zł** (słownie: jeden tysiąc siedemset siedemdziesiąt złotych 10/100 groszy),
- Stowarzyszenie Taksówkarzy Zielonogórskich HALLO TAXI – **8.507,30 zł** (słownie: osiem tysięcy pięćset siedem złotych 30/100 groszy),

- Stowarzyszenie Kierowców Taksówek Osobowych CITY TAXI BIS – **4.496,85 zł** (słownie: cztery tysiące czterysta dziewięćdziesiąt sześć złotych 85/100 groszy).

UZASADNIENIE

1. Do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”*, wpłynęła informacja o zawarciu porozumienia pomiędzy korporacjami taksówkowymi, działającymi na terenie miasta Zielona Góra, w kwestii stosowania jednolitej taryfy opłat za świadczone usługi.

W trakcie przeprowadzonego w tej sprawie postępowania wyjaśniającego (RWR 400-13/05/JM) ustalono, iż na terenie miasta Zielona Góra działają:

- Zrzeszenie Transportu Prywatnego, któremu podlegają RADIO City Taxi i Radio Taxi Zielona Góra, *zwane dalej „ZTP”*,
- Stowarzyszenie Taksówkarzy Zielonogórskich HALLO TAXI, *zwane dalej „HALLO TAXI”*,
- Stowarzyszeniu Kierowców Taksówek Osobowych CITY TAXI BIS, *zwane dalej „CITY TAXI BIS”*.

W dniach 25.10. 2004 r. (HALLO TAXI i CITY TAXI BIS) oraz 1.11.2004 r. (ZTP) wprowadziły one nowe, jednolite ceny za świadczone usługi, w wysokości wejściówka 5 zł, I taryfa 2 zł/km, II taryfa 3 zł/km, postój 32 zł/h, *zwane dalej „stawkami”, „taryfami” lub „opłatami”*.

Ponieważ analiza dokumentów i informacji zebranych w toku postępowania wyjaśniającego dała podstawę do przyjęcia, iż w opisanym przypadku mogło nastąpić naruszenie przepisów ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, *zwanej dalej „ustawą o ochronie (...)”*, w dniu 22.07.2005 r. postanowieniem nr 234/2005 Prezes Urzędu wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe przeciwko Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Zielonej Górze, Stowarzyszeniu Taksówkarzy Zielonogórskich HALLO TAXI w Zielonej Górze i Stowarzyszeniu Kierowców Taksówek Osobowych CITY TAXI BIS w Zielonej Górze, w związku z podejrzeniem zawarcia porozumienia mającego na celu ograniczenie konkurencji na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi w Mieście Zielona Góra, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych cen (taryf) za przejazd taksówką tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km w I i II taryfie oraz opłaty za godzinę postoju, co stanowi może naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Jednocześnie, postanowieniem nr 235/2005 z dnia 22.07.2005 r., Prezes Urzędu zaliczył w poczet dowodów informacje uzyskane w ww. postępowaniu wyjaśniającym. (dowód: karta nr 1-60)

2. Z powyższymi zarzutami żaden z Uczestników postępowania nie zgodził się. Zaprzeczyli oni także, iż doszło do jakichkolwiek spotkań z przedstawicielami innych korporacji taksówkowych w Zielonej Górze, w wyniku których zostały ustalone nowe stawki za przejazdy.

(dowód: karta nr 23, 40, 64-65, 88-91, 134)

I. Przeprowadzone przez Prezesa Urzędu postępowanie dowodowe pozwoliło na ustalenie następującego stanu faktycznego :

1. Na terenie miasta Zielona Góra licencje na wykonywanie transportu drogowego taksówką osobową posiada 413 przedsiębiorców, *zwanym dalej „taksówkarzami”*. Pod pojęciem „licencja” rozumieć należy zezwolenie dla przedsiębiorcy na podjęcie i

wykonywanie transportu drogowego (art. 5 ust. 1 i art. 6 ust.1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – tj. Dz. U. 2004 r. Nr 204 poz. 2088 ze zm.). Organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji w zakresie transportu drogowego, w przewozach taksówkowych, jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta (art. 7 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ww. ustawy).
(dowód: karta nr 6)

2. Część taksówkarzy zrzeszona jest w korporacjach zawodowych - taksówkowych. Pojęcie „korporacja taksówkowa” jest wyrażeniem potocznym i nie posiada definicji legalnej. Tzw. korporacje są podmiotami zróżnicowanymi zarówno pod względem organizacyjnym, jak i prawnym. Członkowie korporacji posługują się określonymi emblematami i znakami graficznymi identyfikującymi daną korporację, zaś usługi w obrębie członków poszczególnych korporacji wykonywane są po jednolitej cenie. Każda korporacja posiada także swój odrębny numer telefoniczny AUS, przyznany zgodnie z Załącznikiem nr 1 Plan numeracji krajowej (*PNK-TF*) dla telekomunikacyjnej sieci pożytku publicznego w Rzeczypospolitej Polskiej (struktura sieci, numeracja i zasady stosowania numeracji) wydanym do rozporządzenia Ministra Łączności z dnia 7 czerwca 2000 r. (DZ.U. z 2000 r., nr 53 poz. 644). Plan numeracji krajowej, tzw. „*PNK-TF*”, dla telekomunikacyjnej sieci użytku publicznego jest to ustalony w Rzeczypospolitej Polskiej system numeracji zapewniający realizację połączeń telefonicznych (pkt. 1.1 załącznika). Natomiast numeracja AUS - jest to numeracja przeznaczona dla usług świadczonych abonentom sieci PSTN oraz innych sieci współpracujących z siecią PSTN; abonenckie usługi specjalne AUS osiągane są w numeracji skróconej i polegają na przyjmowaniu i przekazywaniu od i do abonentów różnych zleceń, informacji oraz przyjmowaniu wywołań alarmowych dotyczących wypadków i innych zagrożeń (pkt 7.4 załącznika). Powyższe cechy są charakterystyczne dla Uczestników postępowania. Przyjąć zatem należy, iż ZTP, HALLO TAXI i CITY TAXI BIS są korporacjami taksówkowymi, a ich numery to: ZTP - 96-26, HALLO TAXI - 96-25, CITY TAXI BIS - 96-29.
(dowód: karta nr 6, 8-9,23, 39, 64, 166)

3. Wszyscy Uczestnicy niniejszego postępowania działają w formie stowarzyszeń, na podstawie ustawy z dnia 7.04.1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (jt. Dz.U. z 2001 r., nr 79, poz. 855 ze zm.), i jako takie posiadają osobowość prawną.

Zrzeszenie Transportu Prywatnego powstało w 1990 r. i zostało zarejestrowane w Sądzie Rejonowym w Zielonej Górze (Rejestr Jednostek Samorządu Zawodowego SPG 2). Jego celami statutowymi jest ochrona interesów zawodowych i socjalnych członków, a terenem działania jest miasto i powiat Zielona Góra oraz powiaty Nowa Sól, Krosno Odrzańskie, Żary, Żagań, Świebodzin. Wszystkich członków obowiązują takie same stawki na świadczone usługi przewozu osób taksówką. Przed Sądem Rejonowym w Zielonej Górze Wydz. Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego toczy się postępowanie rejestrowe w sprawie o dokonanie wpisu zmian w statucie, składzie Zarządu oraz komisji rewizyjnej. Postanowieniem z dnia 22.08.2005 r. Sąd odmówił ZTP dokonania wpisu tych zmian. Od postanowienia ZTP odwołało się, postępowanie w tej sprawie jest w toku.

Stowarzyszenie Taksówkarzy Zielonogórskich **HALLO TAXI** powstało w dniu 5.10.1994 r. i zostało wpisane do KRS pod numerem 0000111887. Jego statutowym celem jest konsolidacja środowiska taksówkarzy oraz rozwój nowych form aktywizacji zawodowej członków.

Stowarzyszeniu Kierowców Taksówek Osobowych **CITY TAXI BIS**, wpisane do KRS w dniu pod numerem 0000022871, powstało w 2000 r. i jest dobrowolnym, samorządnym i trwałym zrzeszeniem mającym na celu wzajemną pomoc przy

świadczeniu usług przewozowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanego zawodu, wytwarzanie atmosfery zaufania i szacunku do zawodu taksówkarza, a także przyczynienia się do polepszenia świadczonych usług przewozowych.
(dowód: karta nr 8-9, 12-22, 32-38, 47-56, 136-165, 192-193, 196-197, 285-287, 386)

4. W obrębie danej korporacji mogą być tworzone agendy, które nie posiadają osobowości prawnej Są jedynie jednostkami organizacyjnym wyodrębnionymi z ogółu członków powołujących je organizacji. Z taką sytuacją mamy do czynienia w przypadku ZTP, w skład którego wchodzi dwie agendy tj. RADIO CITY TAXI w Zielonej Górze, powołane do życia uchwałą Zarządu nr 3/93 z dnia 30.09.1993 r. oraz Radio Taxi Zielona Góra.
(dowód: karta nr 8)

5. Uczestnicy postępowania zrzeszają w swoich szeregach następującą ilość członków:

Tabela nr 1

ZTP		HALLO TAXI		CITY TAXI BIS		Inni		Razem	
Ilość	%	Ilość	%	Ilość	%	Ilość	%	Ilość	%
[tajemnica przedsiębiorstwa]									

Łącznie w Zielonej Górze **[tajemnica przedsiębiorstwa]**% ogółu taksówkarzy zrzeszają Uczestnicy postępowania.
(dowód: karta nr 6, 8,23, 39, 64, 166)

6. Z dniem 25.10.2004 r. HALLO TAXI i CITY TAXI BIS wprowadziły nowe, identyczne stawki opłat na świadczone usługi przewozu osób taksówką w wysokości: wejściówka 5 zł, I taryfa 2 zł/km, II taryfa 3 zł/km, postój 32 zł/h. Takie same taryfy, z dniem 1.11.2004 r., wprowadziło ZTP. Wysokość ww. cen dla ZTP i HALLO TAXI, począwszy od 1999 r., a dla CITY TAXI BIS od 2000 r., kształtowała się następująco :

Tabela nr 2

podmiot	CITY TAXI BIS			HALLO TAXI		
	Wejściówka zł	I taryfa zł/km	II taryfa zł/km	III taryfa zł/km	IV taryfa zł/km	Postój zł/h
Do 24.10. 04 r.	5	1,60	2,40	-	-	25
Od 25.10. 04r.	5	2	3	-	-	32

Tabela nr 3

podmiot	ZTP					
	wejściówka	I taryfa	II taryfa	III taryfa	IV taryfa	postój
Od 1999 r. do 31.10. 2004 r.	5	1,60	2,40	-	-	25
Od 1.11. 04r.	5	2	3	-	-	32

Tabela nr 4

Różnica pomiędzy stawkami obowiązującymi od 1999 r. , a nowymi stawkami wprowadzonymi w dniu 25.10.2004 r. lub 1.11.2004 r.						
	wejściówka	I taryfa	II taryfa	III taryfa	IV taryfa	postój
Różnica w zł	0	0,40	0,60	-	-	7
Różnica w %	0	25	25	-	-	28

(źródło: opracowanie własne na podstawie kart nr 8, 10, 11,23, 29, 39, 57)

7. W związku ze zmianą stawek członkowie ZTP, HALLO TAXI i CITY TAXI BIS dokonali ponownej legalizacji taksometrów, zainstalowanych w swoich samochodach. Pod pojęciem "legalizacja" rozumieć należy, zgodnie z dyspozycją art. 4 pkt 13 b) ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (jt. Dz.U. z 2005 r., nr 243, poz. 2441 z późn. zm.), zespół czynności obejmujących sprawdzenie, stwierdzenie i poświadczenie dowodem legalizacji, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania. Dlatego Prezes Urzędu wezwał każdego Uczestnika postępowania do nadesłania 20 kopii świadectw legalizacji ponownej taksometrów, wydanych przez Naczelnika Obwodowego Urzędu Miar w Zielonej Górze. Z ich analizy wynika, iż członkowie HALLO TAXI i CITY TAXI BIS zaczęli dokonywać ponownej legalizacji od dnia 25.10.2004 r. Również z tym dniem część członków ZTP dokonała tej czynności, chociaż nowe stawki zostały przyjęte przez tego Uczestnika postępowania dopiero od dnia 1.11.2004 r.

Tabela nr 5

Data zmiany świadectwa legalizacji taksometrów przez członków ZTP							
	25.10.04	26.10.04	28.10.04	29.10.04	2.11.04	3.12.04	2005 r.
Liczba świadectw	[tajemnica przedsiębiorstwa]						

(dowód: karta nr 68-87, 99-118, 167-186)

8. Decyzję o zmianie z dniem 25.10.2004 r. taryf podjął Zarząd HALLO TAXI na posiedzeniu w dniu 24.10.2004 r. Również nowe stawki dla członków CITY TAXI BIS zostały wprowadzone na mocy uchwały Zarządu z dnia 25.10.2004 r. W jej uzasadnieniu wskazano, iż średni miesięczny koszt prowadzenia działalności przez taksówkarza wynosi **[tajemnica przedsiębiorstwa]**zł, zaś jego zysk - ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**zł. Koszt 1 l benzyny w sierpniu 1999 r. tj. w okresie ustalenia poprzednich opłat, wynosił **[tajemnica przedsiębiorstwa]**zł. Zatem zwiększenie wysokości stawek o 25% będzie miało wpływ na zwiększenie zysku taksówkarzy. W uchwale tej znalazł się także zapis, iż przestawienia taksometrów można dokonać od poniedziałku 25.10.2004 r.

(dowód: karta nr 29, 57-58)

9. W przypadku ZTP decyzję o wprowadzeniu nowych taryf na świadczone usługi podjęto na spotkaniu Prezesa – Krzysztofa Czarneckiego z Wiceprezesem - Janem Jędrusiakiem. Ze spotkania nie sporządzono żadnej notatki, natomiast członkowie zrzeszenia o tym fakcie zostali poinformowani ustnie. Oficjalne pismo do Urzędu Miasta w sprawie zmiany cen na usługi przewozu osób taksówką Zarząd ZTP wystosował dnia 6.01.2005 r., czyli dwa miesiące po ich wprowadzeniu.

(dowód: karta nr 190 - 191)

10. Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz.U. z 2001r., nr 97, poz. 1050 ze zm.) rada gminy może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozu taksówkami na terenie gminy. Rada Gminy Zielona Góra nie skorzystała z

przysługujących jej w tym zakresie uprawnień. Brak jest zatem uchwały regulującej wysokość stawek opłat pobieranych za przewóz osób taksówką na terenie miasta Zielona Góra .

(dowód : karta nr 40)

11. W dniu 13.10.2005 r. w imieniu Prezesa Urzędu przeprowadzono kontrolę w siedzibach Uczestników postępowania. W wyniku kontroli dokonano następujących ustaleń:

A. kontrola w siedzibie ZTP, przeprowadzona w obecności Prezesa i Wiceprezesa Zarządu, którzy podali:

- sygnały o konieczności podwyższenia ww. stawek docierały do Zarządu od taksówkarzy. Rozmowy w tej kwestii trwały kilka dni, dlatego część taksówkarzy mogła wcześniej, jeszcze przed oficjalnym ogłoszeniem zmiany cen, przestawić kasy fiskalne i dokonać ich legalizacji;
- zmianę stawek wprowadzono, gdyż to samo uczyniły inne korporacje taksówkowe w Zielonej Górze. Według Prezesa, za każdym razem gdy któraś z korporacji podwyższy lub obniży cenę, ZTP robi to samo.

B. kontrola w siedzibie HALLO TAXI, przeprowadzona w obecności Wiceprezesa Zarządu, który podał:

- nowe stawki zostały ustalone na posiedzeniu zarządu w dniu 24.10.2004 r.,
- sygnały o konieczności zmian stawek docierały do Zarządu od członków HALLO TAXI. Zmiany dokonano, gdyż zrobiły to inne korporacje taksówkarzy oraz przedsiębiorcy indywidualni (taksówkarze niezrzeszeni).
- za każdym razem, gdy któraś z korporacji zmienia wysokość opłat za przejazd taksówkami HALLO TAXI robi to samo.
- wysokość stawek nie była zmieniana od 1999 r.

C. kontrola w siedzibie CITY TAXI BIS, przeprowadzona w obecności członków zarządu, którzy podali:

- nowe ceny zostały ustalone w drodze uchwały Zarządu z dnia 25.10.2004 r.
- członkowie CITY TAXI BIS podczas rozmów z innymi taksówkarzami dowiadywali się o zmianie stawek. Sami też takie stawki wprowadzili.

(dowód: karta nr 190-192, 200-202, 209-210)

12. W trakcie kontroli w HALLO TAXI kontrolujący znaleźli pismo z dnia 27.11.2004 r., podpisane przez kilkudziesięciu taksówkarzy i skierowane do Zarządu, dotyczące zwołania nadzwyczajnego zebrania w związku z łamaniem porozumień czerwcowych z innymi firmami taksówkarskimi w sprawie stosowania rabatów na świadczone usługi na terenie miasta Zielona Góra. Jak wyjaśnił Prezes pismo to zostało podpisane przez członków HALLO TAXI i związane było z podjętą na walnym zebraniu w maju 2004 r. uchwałą o nie zamieszczaniu w mediach informacji o stosowanych zniżkach. Pomimo tego, w Gazecie Samorządu Studenckiego Uniwersytetu Zielonogórskiego nr 16 z 2004 r. zamieszczono reklamę HALLO TAXI, w której podano, iż stosuje ono 20% rabat. I właśnie ta reklama została oprotestowana przez ww. taksówkarzy. Prezes wyjaśnił jednocześnie, iż podpisujący je mieli na myśli walne zebranie, które odbyło się dnia 23.05.2004 r., a nie w czerwcu.

(dowód: karta nr 199, 204, 205a, 280, 289)

13. Pozostali Uczestnicy postępowania zaprzeczyli, iż mieliby brać udział w ww. porozumieniu czerwcowym. Podali jednocześnie, iż nic o nim, a także o osobach w nim uczestniczących, nie wiedzą.

(dowód: karta nr 294-295, 301)

14. Według Uczestników postępowania zmiany wysokości stawek za usługi przewozu osób taksówką osobową podyktowane były wzrostem kosztów paliwa, składki ZUS oraz kosztów utrzymania samochodu (części zamienne, naprawy).
(dowód: karta nr 8)

15. W rozmowie telefonicznej przeprowadzonej z Inspektorem w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych we Wrocławiu uzyskano informację, iż dla osób prowadzących pozarolniczą działalność gospodarczą minimalna podstawa do ubezpieczenia w 2004 r. wynosiła:

Tabela nr 6

Minimalna podstawa		
miesiąc	Ubezpieczenie społeczne	Ubezpieczenie zdrowotne
styczeń – luty	1.296,01	1.576,19
marzec- maj	1.366,10	1.861,44
czerwiec-sierpień	1.399,30	1.782,47
wrzesień-listopad	1.338,32	1.799,46
grudzień	1.361,96	1.822,13

(dowód: karta nr 384)

16. Ceny paliw w okresie od 25.09.- 5.11.2004 r. kształtowały się następująco:

Tabela nr 7

Data zmiany	BP Polska sp. z o.o.		ORLEN S.A.		SHELL GAS POLSKA	
	Etylina 95	Etylina 98	Etylina 95	Etylina 98	Etylina 95	Etylina 98
25.09	3,83	4,05	3,87	4,09	Nie prowadzi sprzedaży	
26.09	3,84	4,06				
28.09	3,85	4,07	3,86			
29.09	3,86					
4.10	3,87	4,07	3,86			
5.10	3,89	4,08				
6.10.	3,90	4,09				
8.10.	3,89	4,08				
9.10.	3,88	4,07				
11.10	3,89	4,08	3,89	4,15		
12.10.	3,90	4,10				
14.10.	3,91					
15.10		4,09				
16.10.	3,90					
19.10.	3,91	4,10				
20.10.	3,92					
21.10.	3,91					
22.10.		4,09				
23.10.	3,89					
24.10.		4,08				
25.10.	3,90	4,09				
26.10.	3,91	4,10				
27.10.		4,09				
30.10.	3,89	4,08				

2.11.	3,90	4,09			
3.11.	3,91	4,10			
4.11.	3,90	4,09			
5.11.	3,89	4,08			

Tabela nr 8

Data zmiany	BP Polska sp. z o.o.		ORLEN S.A.			SHELL GAS POLSKA	
	ON	LPG	ON	LPG		ON	LPG Zielona G.
				SP 4025, 1122	SP 589	Nie prowadzi sprzedaży	
25.09	3,33	1,90	3,39	1,95	1,95		1,06
26.09	3,34						
27.09		1,91					
28.09	3,35		3,37				
29.09	3,36						
30.09.	3,37	1,92	3,44	1,99	1,99		
4.10	3,39	1,92	3,44	1,99	1,99		1,12
5.10	3,42	1,93					
6.10.			3,47	1,89	1,89		
11.10		1,94					
12.10.	3,45						
13.10.		1,95		1,96	1,96		
14.10.	3,48		3,55				
15.10	3,51	1,96					1,18
16.10.	3,50						
17.10.	3,51						
19.10.	3,52	1,97					
20.10.	3,53	1,98		1,99	1,99		
21.10.		1,99					
22.10.		2,00					
23.10.	3,52	2,01					
25.10.	3,53						
26.10.	3,54	2,02					
27.10.	3,55		3,59				
28.10.				2,05	2,05		
29.10.		2,03					
30.10.	3,54						
1.11.	3,55						
3.11.	3,56						
4.11.	3,55						
5.11.		2,04					1,21

Spółka LOTOS Paliwa Sp. z o.o. poinformowała, iż w ww. okresie nie posiadała własnych stacji na terenie miasta Zielona Góra.
(dowód: karta nr 247-250, 252-253, 258)

II. Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy Prezes Urzędu zważył, co następuje:

1. Naruszenie interesu publicznoprawnego

Podstawą do zastosowania przepisów ustawy o ochronie (...) jest uprzednie stwierdzenie przez Prezesa Urzędu, czy w niniejszej sprawie wszczęcie i przeprowadzenie postępowania antymonopolowego było zasadne z punktu widzenia interesu publicznoprawnego.

W świetle art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie (...) celem regulacji w niej przyjętych jest zapewnienie rozwoju konkurencji, ochrona przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję i ochrona interesów konsumentów. Tak określony cel ustawy pozwala przyjąć, iż ma ona charakter publicznoprawny i służy ochronie ogólnospołecznego interesu. Powyższe przesądza o wyłączeniu możliwości podejmowania przez organ antymonopolowy działań w celu ochrony wyłącznie interesów indywidualnych. Taką interpretację potwierdza orzecznictwo Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (patrz wyroki z dnia 28.05.2001, sygn. akt XVII Ama 82/00; z dnia 4.07.2001, sygn. akt XVII Ama 108/00; z dnia 30.05.2001 r., sygn. akt XVII Ama 80/00; z dnia 6.06.2001, sygn. akt XVII Ama 78/00) i Sądu Najwyższego (wyrok z dnia 27 sierpnia 2003 r., sygn. akt I CK 184/03).

Tym samym nie każde naruszenie prawa w stosunkach cywilno-prawnych kwalifikuje sprawę do postępowania w trybie ww. ustawy. Odmienne niż to ma miejsce w postępowaniu cywilnym ukierunkowanym na ochronę praw podmiotowych stron, postępowanie w trybie ustawy antymonopolowej ma za swój przedmiot ochronę interesu publicznoprawnego, co ma miejsce wtedy, gdy skutkami działań sprzecznych z ustawą dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, bądź gdy wywołują one inne niekorzystne zjawiska na rynku wymagające ingerencji ze strony organów działających w trybie tej ustawy.

W niniejszej sprawie trzem korporacjom taksówkowym operującym na rynku Zielonej Góry został postawiony zarzut zawarcia porozumienia – kartelu cenowego, co do wprowadzenia jednolitych cen za usługi taksówkowe. Nie budzi więc wątpliwości, iż w takich okolicznościach interwencja Prezesa Urzędu podjęta w formie wszczęcia postępowania administracyjnego na gruncie ustawy o ochronie (...), stała się konieczna i ma na celu ochronę interesu społecznego mieszkańców Zielonej Góry, którzy na skutek stosowania jednolitych cen przez taksówkarzy będących członkami ww. korporacji, pozbawieni zostali korzyści wynikających z konkurencji cenowej.

2. Rynek właściwy

Ponieważ ocena zachowań przedsiębiorców na gruncie ustawy o ochronie (...) dotyczy tzw. zachowań rynkowych, wobec czego niezbędnym jest określenie rynku właściwego w sprawie.

Według art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie (...) pod pojęciem 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. Na rynek właściwy składa się zatem rynek w ujęciu produktowym oraz rynek w ujęciu geograficznym.

W niniejszej sprawie **rynkiem właściwym w ujęciu geograficznym** jest rynek lokalny obejmujący zasięgiem teren miasta Zielona Góra, albowiem na nim koncentruje się działalność wszystkich trzech korporacji taksówkowym w zakresie wykonywania usług przewozu osób taksówką osobową, których biorcami są głównie mieszkańcy Zielonej Góry.

Rynek właściwy w ujęciu produktowym konstytuują z kolei usługi polegające na zarobkowym przewozie osób taksówką. Wypada stwierdzić, iż usługi te są „towarem” w rozumieniu ustawy o ochronie (...), zgodnie bowiem z art. 4 pkt 6 tejże ustawy przez „towary” rozumie się również usługi.

3. Rodzaj porozumienia

Na gruncie ustawy o ochronie (...) praktyki ograniczające konkurencję można podzielić na praktyki indywidualne oraz porozumienia, w zależności od tego, czy uczestnikiem zakazanego ustawą zachowania jest jeden podmiot gospodarczy, czy też grupa takich podmiotów, współdziałająca ze sobą z zamiarem osiągnięcia celu zakazanego ustawą.

Przedmiotem porozumień ograniczających konkurencję może być obrót towarami na jednym (porozumienia poziome – horyzontalne), bądź różnych szczeblach obrotu (porozumienia pionowe – wertykalne). Porozumienia mogą być zawierane przez konkurentów (porozumienia poziome), reprezentujących zarówno stronę popytową, jak i podażową, lecz również przez podmioty ze sobą nie konkurujące (porozumienia pionowe), tj. działające na różnych szczeblach obrotu towarowego. W orzecznictwie antymonopolowym za szczególnie destrukcyjne dla konkurencji i interesów pozostałych uczestników rynku są porozumienia poziome, ponieważ na skutek ujednoczenia ofert lub zachowań ich uczestników zmniejszają możliwość wyboru u ich kontrahentów (E. Modzelewska-Wąchal, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz*, Wyd. Twigger, Warszawa 2002 s. 45).

Charakteryzując porozumienie, którego zawarcie zarzuca się Uczestnikom postępowania należy mieć na uwadze, że działają oni na tym samym szczeblu obrotu towarowego i po tej samej stronie rynku (stronie podażowej), będąc konkurentami w stosunku do siebie. Z powyższego wynika, że **porozumienie, objęte zarzutem postępowania, ma charakter poziomy (horyzontalny)**.

A ponieważ zarzucana uczestnikom porozumienia praktyka antykonkurencyjna ma charakter cenowy i mieści się w hipotezie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), przeto zgodnie z art. 6. ust 2 nie mają do niej zastosowania przepisy art.6 ust. 1 pkt 1, które mówią o wyłączeniu niektórych porozumień poziomych spod zakazu, kartelu, gdy łączny udział w rynku członków porozumienia w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5%. Reguła de minimis nie ma również zastosowania do analizowanej sprawy, ponieważ trzy korporacje HALLO TAXI, CITY TAXI BIS i ZTP zrzeszają 59,18% ogółu taksówkarzy działających na rynku w Zielonej Górze (tabela nr 1), a więc posiadają większość rynku właściwego.

Ustawa o ochronie (...) zakazuje zawierania niedozwolonych porozumień przez przedsiębiorców i ich związki. Zatem niezbędnym jest ustalenie, czy ta przesłanka w niniejszej sprawie jest spełniona.

W myśl dyspozycji z art. 4 pkt 1 lit. b) tejże ustawy pod pojęciem „przedsiębiorca” rozumieć należy osobę fizyczną, która wykonuje zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzi działalność w ramach wykonywania takiego zawodu. Są zatem przedsiębiorcami indywidualni taksówkarze – osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie osób taksówką. Zgodnie zaś z art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie (...) „związkiem przedsiębiorców” są

również izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców, jak również związki tych organizacji.

Jak ustalono w trakcie postępowania (pkt 3 ustaleń stanu faktycznego) wszyscy Uczestnicy postępowania są związkami przedsiębiorców, działającymi w formie stowarzyszeń, na podstawie ustawy z dnia 7.04.1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (j.t. Dz.U. z 2001 r., nr 79, poz. 855 ze zm.), wpisanymi do KRS (HALLO TAXI i CITY TAXI BIS) lub Rejestru Jednostek Samorządu Zawodowego SPG 2 w Sądzie Rejonowym w Zielonej Górze (ZTP). Ich członkami są indywidualni taksówkarze działający, na podstawie udzielonych im przez właściwe organy licencji, na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi na terenie miasta Zielona Góra. Przynależność do korporacji zawodowych nie jest obligatoryjna i nie stanowi warunku wykonywania transportu drogowego taksówką osobową.

Wobec powyższego uznać należy, iż **Uczestnicy postępowania działający w formie prawnej stowarzyszenia, jako organizacja zrzeszająca przedsiębiorców, odpowiada definicji związku przedsiębiorców**, zawartej w art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie (...), a jego decyzje podlegają ocenie w trybie tej ustawy.

4. Forma zawartego porozumienia

Zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy, przez porozumienie rozumie się:

- 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.

Definicja porozumienia w powyższym brzmieniu jest definicją szeroką, pozwalającą na objęcie zakazami wynikającymi z art. 5 ustawy o ochronie (...) wszelkich form skoordynowanych zachowań niezależnie działających przedsiębiorców lub ich związków, które wywołują negatywne skutki rynkowe w postaci wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenia konkurencji na rynku właściwym. Warunkiem uznania określonych skoordynowanych działań przedsiębiorców za porozumienie jest ich dobrowolność u wszystkich uczestników.

Ad. a)

Przeprowadzone postępowanie dowodowe nie wykazało aby ZTP, HALLO TAXI i CITY TAXI BIS zawarli porozumienie w formie umowy pisemnej, odpowiadającej normie art. 4 pkt 4 lit a) ustawy o ochronie (...).

Ad. b)

Podkreślić należy, iż zgodnie z obowiązującym orzecznictwem zakazane ww. ustawą porozumienie nie musi mieć wyłącznie formy umowy pisemnej. Może nim być również każde, podjęte w jakiegokolwiek formie uzgodnienie przedsiębiorców lub związków przedsiębiorców skierowane przeciwko osobom trzecim, nie będącymi stronami porozumienia. Efektem takich uzgodnień jest skoordynowanie zachowań rynkowych konkurentów, zaś celem wyeliminowanie lub ograniczenie konkurencji, czyli wyeliminowanie niepewności co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania członków porozumienia (por.. wyrok S.A. w Warszawie z dnia 5.10.2005 r., sygn. akt VI A Ca 1146/04).

Dla uznania działań podmiotów za sprzeczne z ustawą o ochronie (...) wystarczy stwierdzenie, że ograniczyły one swoją swobodę w stosunkach z osobami trzecimi na

podstawie wspólnego uzgodnienia. **Stwierdzenie praktyki ograniczającej konkurencję następuje wówczas przez wykazanie zaistnienia określonych, wspólnych tym podmiotom zachowań.** Zakaz porozumień ograniczających konkurencję obejmuje zatem wszelkie formy koordynacji działań między przedsiębiorcami, które w sposób celowy prowadzą, w wyniku praktycznej współpracy, do wyeliminowania konkurencji oraz ryzyka gospodarczego, i które powodują powstawanie warunków rynkowych sprzecznych z regułami konkurencji.

Wprowadzenie do ustawy antymonopolowej pojęcia uzgodnienia jako formy zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję ma na celu objęcie zakazem art. 5 tej ustawy takich form celowej i świadomej współpracy, którym przedsiębiorcy nie zamierzali nadać wiążącego charakteru, a w szczególności form współpracy faktycznej. Praktyki uzgodnione to zatem takie „formy koordynacji między przedsiębiorstwami, które nie doprowadziły do zawarcia umowy, ale świadomie pozwalają praktycznej kooperacji między nimi zająć miejsce konkurencji powiązanej z ryzykiem” (wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 lipca 1972r. w sprawie Imperial Chemical Industries Ltd przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Zb. Wyr. ETS 1972, s. 619 za: Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 28). Innymi słowy, są to wszelkie działania, których celem jest wpływ na zachowania rynkowe, a w szczególności usunięcie niepewności co do postępowań innych przedsiębiorców albo utrzymanie lub zmiana w specjalny sposób polityki handlowej jakiegoś przedsiębiorstwa, gdy nie jest ona zależna od gry sił rynkowych.

Porozumienie może dojść do skutku w jakiegokolwiek formie. Przykładem porozumień (...) może być np. nawet sama wymiana informacji pomiędzy konkurentami, co do cen lub kosztów, skutkiem czego może dojść na rynku do ujednolicenia cen.

Zakazane są też zachowania paralelne, które polegają na wzajemnym dostosowaniu się cenowym przedsiębiorców, będące jednocześnie wynikiem wcześniejszych uzgodnień cenowych, mające na celu lub których skutkiem jest zanik cenowej konkurencji.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego należy stwierdzić jednoznacznie, iż zachowania cenowe wszystkich trzech korporacji taksówkowych na rynku w Zielonej Górze były takie same. **Przed wszystkim nowe, identyczne co do wysokości stawki na świadczone usługi HALLO TAXI i CITY TAXI BIS wprowadzili w tym samym dniu tj. 25.10.2004 r.** (tabela nr 2). Gdy chodzi o ZTP to, pomimo, iż w tej korporacji miały one obowiązywać dopiero od dnia 1.11.2004 r., to część jej członków dokonała zmiany stawek taryfy również w tym samy dniu co pozostałe dwie korporacje (tabela nr 3). Dowodem na to jest dokonywanie przez członków ZTP zmian taryf już od dnia 25.10.2004 r. (tabela nr 5). I tak na **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. Ponadto, jak podaje ZTP, wszyscy jego członkowie mają obowiązek stosowania jednakowych stawek za przejazdy świadczone w ramach wykonywanych usług taksówkami osobowymi, które ustala zarząd zrzeszenia, zaś informacja o ich wysokości przekazywana jest członkom zrzeszenia ustnie (karta nr 9, 11,190-191). W ten sposób przekazano również informacje o wprowadzeniu nowych stawek taryfowych z dniem 1. 11. 2004. r.

Zgodność czasowa i cenowa członków ZTP z zachowaniem pozostałych korporacji nie może więc być przypadkowa. Takie zachowanie można wytłumaczyć jedynie wcześniejszymi uzgodnieniami i wypracowaniem wspólnego stanowiska korporacji taksówkowych, w tym ZTP, co do czasu wprowadzenia oraz wysokości nowych taryf. Zatem taksówkarze ZTP dokonując wcześniejszych legalizacji taksomierzy, przed formalną datą ich wprowadzenia przez Zarząd ZTP (tj. dnia 1.11.

2004 r.) musieli doskonale wiedzieć, iż takie ustalenia na szczepku zarządu już zapadły. **Niewątpliwie świadczy to o tym, iż ZTP działał w sekretnej zмовie z pozostałymi dwoma korporacjami, w przeciwnym bowiem razie jego taksówkarze nie rozpoczęli by w dniu 25.10.2004 r. działań legalizacyjnych, tj. przestawiania taksomierzy na takie same stawki jakie zastosowały HALLO TAXI i CITY TAXI BIS (pkt 7 ustaleń stanu faktycznego).**

Wyjaśniając fakt wprowadzenia w tym samym czasie identycznych stawek wszyscy Uczestnicy postępowania podali, iż podwyższyli ceny na swoje usługi, gdyż to samo uczyniły inne korporacje taksówkowe w Zielonej Górze. Informację o tym, członkowie poszczególnych korporacji rzekomo uzyskali z przekazu ustnego od taksówkarzy HALLO TAXI i CITY TAXI BIS (karta nr 210). Ponadto, rozmowy co do konieczności zmiany cen pomiędzy członkami Zarządu ZTP toczyły się kilka dni wcześniej, przed ogłoszeniem ich nowej wysokości. Dlatego, zdaniem ZTP, jego członkowie wcześniej dokonali ponownej legalizacji taksometrów, nie czekając na ich oficjalne wprowadzenie (karta nr 191).

Zdaniem Prezesa, gdyby decyzje o podwyżce miały być wynikiem jedynie nabywanej stopniowo wiedzy o wcześniejszych decyzjach konkurencyjnych korporacji taksówkowych, czyli efektem naśladownictwa zachowań rynkowych konkurentów, to sekwencja ich zachowań wyglądałaby inaczej. Przede wszystkim jednak przeczy temu jednakowa dla wszystkich zainteresowanych data ich wprowadzenia i jednolitość wszystkich podstawowych stawek. Naśladowanie cenowe albo podążanie według wzoru zachowań innych uczestników rynku odbywa się bowiem w czasie i może być stopniowalne. Takie naśladownictwo zachowań rynkowych może być dopuszczalne na gruncie prawa antymonopolowego, ale nie wtedy, jak w rozpatrywanej sprawie, gdy nowe ceny wprowadzane są równocześnie przez wszystkie korporacje taksówkowe i w dodatku w tej samej wysokości (tabele nr 2-4).

Zanalizowane zachowanie członków porozumienia nie przypomina też praktyki lidera cenowego, którego decyzje cenowe są naśladowane przez firmy słabsze. Po pierwsze, dlatego, że inicjatorem zmian cenowych jest wówczas firma najsilniejsza, którą w tym przypadku jest ZTP, a po drugie, co jest czynnikiem najistotniejszym, to podążanie tropem cenowym lidera rynkowego odbywa się w pewnym okresie czasu, na podstawie wzajemnej obserwacji. **Tylko zatem przy wcześniejszym uzgodnieniu zachowań cenowych konkurentów możliwe jest to, co stało się na rynku usług taksówkowych w Zielonej Górze, tzn., powstanie kartelu cenowego firm taksówkowych w wyniku zawarcia sekretnego porozumienia.**

Dokonana powyżej analiza zachowań cenowych korporacji taksówkowych jest w pełni zgodna z doktryną sądową. Sąd Apelacyjny w tej kwestii orzekł: „Gdyby decyzje o podwyżce miały być wynikiem jedynie nabywanej stopniowo wiedzy o wcześniejszych decyzjach innych przedsiębiorców, czyli naśladownictwem zachowań rynkowych konkurencji, to zdaje się temu przeczyć jednakowa dla wszystkich zainteresowanych data ich wprowadzenia. Takie naśladownictwo zachowań rynkowych jest uzasadnione wówczas, gdy decyzja o podwyżce zostaje podjęta przez podmiot, będący liderem rynku i mający na nim największy udział (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5.10.2005 r., sygn. akt VI A Ca 1146/04).

W uzupełnieniu tego co wyżej należy dodatkowo podnieść, iż norma zakazu kartelu, opisana w art. 5 ustawy o ochronie (...) obejmuje również zachowania polegające na ujawnianiu konkurentom, bez względu na zajmowaną przez ujawniającego przedsiębiorcę na rynku pozycję - swej polityki kosztowo-cenowej, jeżeli służy to lub może służyć koordynowaniu cen przez konkurentów (Wyrok Sądu

Antymonopolowego z dnia 20.09.1995r., sygn. akt: XVII Amr 15/95). Taka ustna wymiana informacji pomiędzy taksówkarzami należącymi do różnych korporacji na temat decyzji podjętych przez zarządy tych korporacji miała miejsce w Zielonej Górze, co przyznają wszyscy Uczestnicy postępowania (karta nr 191, 200, 209-210).

Konkludując, należy stwierdzić, iż na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi w Zielonej Górze doszło do zawarcia porozumienia monopolistycznego pomiędzy **przedsiębiorcami HALLO TAXI, CITY TAXI BIS i ZTP w formie uzgodnień, o którym mówi art. 4 pkt 4 lit. b) ustawy o ochronie (...).**

5. Analiza przesłanek zarzutu z art. 5 ust.1 i pkt 1 ustawy o ochronie (...)

W myśl art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...) zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające m.in. na ustalaniu bezpośrednio lub pośrednio cen sprzedaży towarów.

Niezbędnym zatem dla stwierdzenia nielegalności porozumienia jest określenie jego celu lub skutku, tzn., czy:

1. **celem** jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym,
lub
2. gdy cel porozumienia nie został sformułowany, antykonkurencyjne są **skutki** porozumienia w postaci wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

Zauważyć należy, iż Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku z dnia 24 marca 2004 r. sygn.: XVII Ama 40/02, uznał, że „stosownie do treści art. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zakazane jest samo porozumienie, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Cel antykonkurencyjny i skutek antykonkurencyjny porozumienia nie muszą zatem wystąpić łącznie. Dla stwierdzenia naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 1 nie ma zatem istotnego znaczenia czy doszło do ograniczenia czy eliminacji konkurencji, skoro już sam cel może stanowić o nielegalności porozumienia”.

Porozumienia, których celem lub skutkiem jest bezpośrednio lub pośrednio ustalanie cen sprzedaży towarów na rynku właściwym należą do najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji. „Spośród wszystkich porozumień kartel cenowy (tj. 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 ofert przez odbiorców, inne warunki umowne często traktowane są przez nich przy ostatecznym wyborze jako drugorzędne. Konkurencja cenowa między 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” (E. Modzelewska – Wąchal *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz*, Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71).

Prawidłowo funkcjonujący system konkurencji cenowej wywiera również wpływ na rynek konsumencki, tworzy bowiem na nim możliwość dokonywania racjonalnych wyborów produktów, które najlepiej zabezpieczają potrzeby konsumenta. Niedozwolone porozumienia cenowe powodują, że ceny kształtują się na wyższym poziomie niż wynikałoby to z wolnorynkowej gry popytu i podaży. Ceny produktów w

wyniku porozumień mogą ulegać sztuczemu podwyższeniu z oczywistą szkodą dla konsumenta. Celem zakazu porozumień cenowych jest zatem oprócz maksymalizacji efektywności działań ekonomicznych, ochrona interesów konsumentów. Dla konsumentów konkurencja oznacza bowiem niższe ceny, bogatszą ofertę i wyższą jakość towarów i usług.

Ze względu na fakt, iż brak jest jakichkolwiek dokumentów świadczących o pisemnym zawarciu porozumienia w sprawie ustalenia jednolitych opłat za usługi przewozu osób taksówką na terenie miasta Zielona Góra, nie można stwierdzić wprost, jaki jest cel takiego działania Uczestników postępowania. Porozumienie bowiem, w ocenie Prezesa Urzędu, nastąpiło na skutek sekretnych uzgodnień, tym niemniej można domniemywać, iż zostało ono zawarte w celu wyeliminowania konkurencji cenowej pomiędzy taksówkarzami działającymi w ramach korporacji ZTP, HALLO TAXI i CITY TAXI BIS. Dlatego nie znając jawnego celu porozumienia należy przejść do zbadania, jakie skutki zawarte porozumienie wywarło lub mogło wyrzucić w zakresie konkurencji na rynku właściwym.

Prezes Urzędu, co już podkreślono wyżej, nie dał wiary argumentacji członków porozumienia, iż wprowadzenie w tym samym dniu identycznych stawek było wynikiem jedynie czystej obserwacji rynku przez korporacje i informacji uzyskiwanych od taksówkarzy oraz szybkiej reakcji na posunięcia cenowe konkurentów. W ocenie Prezesa Urzędu na rynku na którym prowadzi działalność gospodarczą 413 taksówkarzy, w tym ok. 59% z nich należy do trzech korporacji taksówkowych, zaś pozostali działają w sposób niezorganizowany, konkurencja cenowa powinna funkcjonować w sposób niezakłócony i efektywny, **przynosząc korzyści konsumentom.**

Wprowadzenie przez wszystkich Uczestników postępowania w tym samym dniu i w tej samej wysokości nowych taryf za przejazd taksówką (tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km w I i II taryfie oraz opłaty za godzinę postoju – tabele nr 2 i 3) nie można też wytłumaczyć wzrostem cen paliw oraz stawek ZUS.

W okresie wrzesień-listopad 2004 r. minimalna podstawa do ubezpieczenia społecznego, dla osób prowadzących pozarolniczą działalność gospodarczą zmalała w porównaniu z okresem poprzednim (czerwiec-sierpień 2004 r.) o 60,98 zł (4,36%). Proporcjonalnie podstawa ubezpieczenia zdrowotnego wzrosła o 16,99 zł tj. ok. 1% (tabela nr 6). Zatem realne obciążenia członków korporacji taksówkowych z tytułu obowiązkowych opłat na ZUS zmalały, choć w niewielkim stopniu. Na pewno jednak nie wzrosły (karta nr 384).

Badając zmiany cen paliw organ antymonopolowy wziął pod uwagę okres jednego miesiąca, poprzedzającego datę wprowadzenia nowych stawek, to jest okres od 25.09.2004 r. do 1.11.2004 r. W tym czasie ceny paliw na stacjach należących do BP, ORLEN i SHELL wahały się w przedziałach (tabele nr 7-8):

W okresie 25.09 - 24.10.2004 r.								
	etylina 95		etylina 98		olej napędowy		gaz	
	zł/l	różnica	zł/l	różnica	zł/l	różnica	zł/l	różnica
BP	3,83- 3,92	1,02%	4,05- 4,10	1,01%	3,33- 3,53	1,06%	1,90- 2,01	1,06%
ORLEN	3,87- 3,89	1,00%	4,09- 4,15	1,01%	3,37- 3,55	1,05%	1,95- 1,99	1,02%
SHELL							1,06-	1,11%

							1,18	
--	--	--	--	--	--	--	------	--

W okresie 25.10 – 1.11.2004 r.								
	etylina 95		etylina 98		olej napędowy		gaz	
	zł/1l	różnica	zł/1l	różnica	zł/1l	różnica	zł/1l	różnica
BP	3,89- 3,91	1,00%	4,08- 4,10	1,00%	3,53- 3,55	1,00%	2,01- 2,03	1,00%
ORLEN	3,89	0%	4,15	0%	3,35- 3,59	1,07%	1,99- 2,05	1,03%
SHELL							1,18	0%

Niewątpliwie w badanym okresie 25.09.-24.10.2004 r. ceny paliw wzrosły średnio o ok. 1,01% etylina 95 i 98, 1,055% olej napędowy i 1,45% gaz. Natomiast w drugim przedziale czasowym, 25.10-1.11.2004 r., wzrost ten wynosił proporcjonalnie 1%, 1,35% i 1,15%. Zauważyć przy tym należy, iż w zależności od tego, do jakiego przedsiębiorcy należy stacja benzynowa, w danym dniu analizowanego miesiąca występowały dość duże różnice cen na ten sam rodzaj paliwa. I tak np. cena 1 l gazu wynosiła (tabele nr 7 i 8):

- w dniu 4.10.2004 r. na stacjach BP Polska Sp. z o.o. -1,92 zł, ORLEN S.A. – 1,99 zł, a SHELL GAS POLSKA – 1,12 zł,
- w dniu 25.10.2004 r. na stacjach BP Polska Sp. z o.o. - 2,01 zł, ORLEN S.A. – 1,99 zł, a SHELL GAS POLSKA – 1,18 zł,
- w dniu 1.11.2004 r. na stacjach BP Polska Sp. z o.o. - 2,03 zł, ORLEN S.A. – 2,05 zł, a SHELL GAS POLSKA – 1,18 zł.

Wynika z powyższego, iż wzrost cen paliw w badanych okresach był znikomy i przewidywalny. Dlatego nie można uznać, aby ich zmiany, a także zmiana podstawy naliczania ubezpieczenia zdrowotnego i społecznego, mogły być determinującymi czynnikami uzasadniającymi wzrost dotychczas obowiązujących taryf o tę samą wysokość tj. o 25% (tabela nr 4) i wprowadzenia ich w tym samym dniu, w wyniku czego ukształtowały się one na identycznym poziomie. Na skutek tych działań utrwalono istniejącą na rynku sytuację uniemożliwiającą zaistnienie i rozwój konkurencji cenowej pomiędzy korporacjami taksówkowymi. Podkreślić przy tym należy, iż taka praktyka trwa od wielu lat, gdyż na terenie Zielonej Góry ZPT i HALLO TAXI od 1999 r., a CITY TAXI BIS od 2000 r. stosują identyczne stawki (pkt 6 ustaleń faktycznych).

Widać z tej analizy, iż wyeliminowana została zasada niezależności uczestników porozumienia w zakresie podejmowania samodzielnych decyzji cenowych. Działające na rynku w Zielonej Górze korporacje taksówkowe, eliminując od kilku lat konkurencję cenową pomiędzy taksówkarzami w nich zrzeszonymi, pozbawiły konsumentów ich podstawowego prawa, jakim w gospodarce wolnorynkowej jest prawo do wyboru najkorzystniejszej pod względem cenowym oferty. Wiadomo bowiem powszechnie, że konsumenci korzystając z usługi przewozu taksówką osobową kierują się przede wszystkim ceną, zwłaszcza poprzez przywołanie przez radio-taxi.

W sytuacji stosowania przez taksówkarzy korporacji HALLO TAXI, CITY TAXI BIS i ZPT jednolitych cen za świadczone usługi taksówkowe doszło do istotnego ograniczenia konkurencji cenowej na rynku usług taksówkowych w Zielonej Górze,

na którym udział kartelu taksówkowego w zakresie świadczenia przewozu osób taksówką osobową został oceniony na 59,18% (pkt 5 ustaleń faktycznych). **Jasno więc z tego wynika, iż skutki dla rynku właściwego zawartego porozumienia cenowego są mocno antykonkurencyjne, w poważny sposób ograniczające konkurencję cenową.**

Jak już wspomniano we wcześniejszej części decyzji każde przedsiębiorstwo powinno samodzielnie określać swoje zachowania rynkowe. Tzw. postulat samodzielności nie eliminuje jednak prawa przedsiębiorstwa do dostosowywania się do stwierdzonego lub oczekiwanego zachowania konkurentów, przeciwdziała jednakże wszelkim bezpośrednim lub pośrednim kontaktom między przedsiębiorstwami, których celem lub skutkiem jest wpływanie na zachowania rynkowe aktualnego lub potencjalnego konkurenta lub choćby informowanie go o własnych podjętych lub zamierzonych działaniach. Decydujące dla zakazu praktyk uzgodnionych jest zatem stwierdzenie ograniczenia wolności działania podmiotów rynkowych, poprzez koordynację ich zachowań, czyli stwierdzenie działań skoordynowanych zamiast działań samodzielnych.

W przedmiotowej sprawie korporacje taksówkowe podnosiły, że fakt podwyżki cen nie jest wynikiem uzgodnienia, lecz sumą indywidualnych decyzji podjętych w sposób niezależny i samodzielny, co nie może świadczyć o zawiązaniu porozumienia ograniczającego konkurencję. Zdaniem Prezesa Urzędu wyjaśnienia członków porozumienia, iż ich działania stanowiły dopuszczalne, racjonalne dostosowywanie się do zmian warunków rynkowych tj. zmian cen przez konkurentów nie zasługują na uwzględnienie, bo przeczą temu okoliczności podjęcia tych decyzji, identyczność dat wprowadzenia podwyżek oraz ich wysokość, co szczegółowo zostało wykazane wyżej.

Prezes Urzędu pragnie jeszcze raz podkreślić, iż taka zgodność i synchronizacja podjętych działań cenowych mogła nastąpić jedynie na skutek uzgodnienia (zawarcia porozumienia) pomiędzy Uczestnikami postępowania, którego podstawą była wymiana informacji podczas spotkań poszczególnych ich przedstawicieli. Przy czym nie ma znaczenia dla sprawy, czy miejscem tych spotkań był postój taksówek, punkt legalizacji taksometrów czy też np. siedziba korporacji. Zauważyć przy tym należy, iż zmiany cen nastąpiły na drodze uchwał Zarządów (HALLO TAXI i CITY TAXI BIS) albo informacje takie zostały ustnie przekazane członkom (ZTP). Można więc uznać za dowiedzione, że ich ustalenie na jednolitym poziomie było wynikiem wspólnego uzgodnienia osiągniętego w ramach kontaktów członków poszczególnych korporacji, wskutek czego doszło do wyeliminowania najważniejszego mechanizmu konkurencji, mechanizmu cenowego.

Prezes Urzędu pragnie podkreślić, iż nie neguje prawa korporacji taksówkowych do zmian stosowanych taryf za świadczone usługi przewozu osób taksówką. Niemniej jednak powinny być one wprowadzane w ramach własnej polityki cenowej, a nie w uzgodnieniu z konkurentami. Sam wzrost opłat za usługi przewozu osób taksówką nie jest bowiem praktyką ograniczającą konkurencję. Jest nią fakt dokonania przez wszystkich Uczestników podwyżki cen w tej samej wysokości i w tym samym dniu lub w odstępie kilku dni.

W świetle dokonanej analizy stanu faktycznego **organ antymonopolowy stwierdza, iż została spełniona przesłanka antykonkurencyjnego skutku porozumienia, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...).**

Wobec powyższego Prezes Urzędu uznaje, że spełnione zostały wszystkie przesłanki art. 5 ust.1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), w związku z tym orzekł, jak w pkt 1 osnowy decyzji.

6. Kara pieniężna.

Zgodnie z art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...), Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5 ww. ustawy. Kara pieniężna, o której mowa, stanowi dochód budżetu państwa, jest płacona z dochodu po opodatkowaniu lub z innej formy nadwyżki dochodów nad wydatkami zmniejszonej o podatki - zgodnie z art. 105 ust. 1 i 3 ustawy o ochronie (...). Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy (art. 104 ww. ustawy).

W niniejszej sprawie maksymalny wymiar kary mógł wynieść :

- dla ZTP – **[tajemnica przedsiębiorstwa]zł**
- dla HALLO TAXI – **[tajemnica przedsiębiorstwa]zł** ,
- dla CITY TAXI BIS – **[tajemnica przedsiębiorstwa]zł**.

Jak wykazano powyżej, skutek zawartego porozumienia co do wysokości taryf doszło do ugruntowania stosowanej od kilku lat przez korporacje taksówkowe, działające na terenie miasta Zielona Góra, praktyki uniemożliwiającej zaistnienie i rozwój konkurencji cenowej pomiędzy nimi. Takie działanie wymaga szczególnego napiętnowania, gdyż porozumienie cenowe zarówno w orzecznictwie, jak i doktrynie, uznawane jest za jedno z najcięższych naruszeń, mających na celu ograniczenie konkurencji. Dlatego też nałożenie kary należy traktować jako podkreślenie naganności takich praktyk.

Przy wymierzaniu kary pieniężnej Prezes Urzędu wziął pod uwagę fakt, iż w zebranych materiale dowodowym brak jest dokumentów świadczących o przywódczej roli którejkolwiek korporacji taksówkowej (ZTP, HALLO TAXI i CITY TAXI BIS) w zainicjowaniu i zawarciu porozumienia, jak również nie można zróżnicować roli poszczególnych korporacji w utworzenie i utrzymanie dyscypliny w funkcjonującym kartelu taksówkowym. Prezes Urzędu przyjął, iż wszystkie one w równej mierze przyczyniły się do zawarcia przedmiotowego porozumienia, a w związku z tym, winna być na nie nałożona kara pieniężna naliczona w tej samej proporcji w stosunku do kary maksymalnej, o której mowa w art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...). Z tego powodu nałożone na wszystkich uczestników porozumienia kary pieniężne stanowią równowartość **[tajemnica przedsiębiorstwa]%** kary maksymalnej, jaka mogłaby być w tym przypadku nałożona, tj. **[tajemnica przedsiębiorstwa]%** kwoty ich przychodu w 2005 r.

Ustalając wysokość kary organ antymonopolowy uwzględnił przy tym fakt, że kara nakładana jest na związki zrzeszające przedsiębiorców, a nie na indywidualnych przewoźników, których przychody składają się przede wszystkim ze składek członkowskich. Jednocześnie winna ona być orzekana na poziomie wystarczającym do osiągnięcia zakładanego celu jej nałożenia, gdyż w przeciwnym razie naruszone zostaną ogólne zasady postępowania administracyjnego, określone w art. 6 i 8 k.p.a. (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 9 kwietnia 1997r., sygn. akt: XVII Ama 3/97). Zatem określenie kary na poziomie niższym spowodowałoby, że stałaby się ona w praktyce nieodczuwalna. Ponadto, określając wysokość kary wzięto pod uwagę potencjał ekonomiczny przedsiębiorców oraz skutki praktyki dla konkurencji (podobnie wyrok SN z 27 czerwca 2000 r., sygn. akt: I CKN 793/98).

W ocenie Prezesa Urzędu kara pieniężna w wymienionej wysokości spełnia zarówno funkcję represyjną za naruszenie przepisów o ochronie konkurencji, jak i prewencyjną, tj. ma zapobiegać podejmowaniu podobnych działań w przyszłości.

Stosownie do art. 105 ust. 4 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* — karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie w NBP o/o Warszawa nr **51 1010 1010 0078 7822 3100 0000**.

Mając powyższe na uwadze orzeczono, jak w osnowie.

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

Z up. Prezesa
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury we Wrocławiu
Zbigniew Jurczyk