

**PREZES**  
**URZĄDU OCHRONY**  
**KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**  
**DELEGATURA URZĘDU OCHRONY**  
**KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**  
*w m.st. Warszawie*

RWA-53/10/1310/2000/MM

Warszawa, dn. 20 grudnia 2001 r.

**DECYZJA nr RWA - 45/2001**

I. Na podstawie art. 11 ust. 1 w związku z art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319) po przeprowadzeniu na wniosek Stowarzyszenia Taksówkarzy Prywatnych „Euro – Taxi” w Warszawie, Stowarzyszenia Warsaw Taxi w Warszawie oraz spółki Transport Osobowy „AIR-TRANS” s.c. w Raszynie, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **nie stwierdza** się stosowania przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Sp. z o.o. w Warszawie, SAWA-TAXI Sp. z o.o. w Warszawie, Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników ME.RC Taxi w Warszawie praktyki ograniczającej konkurencję stanowiącej porozumienie polegające na ograniczeniu przedsiębiorcom nie objętym porozumieniem dostępu do obsługi taksówkowej Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie.

II. Na podstawie art. 9 w związku z art. 8 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319) po przeprowadzeniu na wniosek Stowarzyszenia Taksówkarzy Prywatnych „Euro – Taxi” w Warszawie, Stowarzyszenia Warsaw Taxi w Warszawie oraz spółki Transport Osobowy „AIR-TRANS” s.c. w Raszynie, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję nadużywanie przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie pozycji dominującej na lokalnym rynku umożliwiania (organizowania) świadczenia obsługi taksówkowej Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie poprzez podział rynku obsługi taksówkowej Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie według kryteriów podmiotowych na skutek dopuszczenia do wykonywania tejże obsługi jedynie przedsiębiorców, z którymi PP „Porty Lotnicze” zawarło umowy najmu pomieszczenia w budynku Terminal 1 na terenie Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie z przeznaczeniem na stanowisko akwizycyjne usług taksówkowych oraz części powierzchni parkingu niestrzeżonego i **nakazuje się zaniechania** stosowania ww. praktyki.

III. Na podstawie art. 9 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego na wniosek Stowarzyszenia Taksówkarzy Prywatnych „Euro – Taxi” w Warszawie, Stowarzyszenia Warsaw Taxi w Warszawie oraz spółki Transport Osobowy „AIR-TRANS” s.c. w Raszynie, w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję nadużywanie przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie pozycji dominującej na lokalnym rynku umożliwiania (organizowania) świadczenia obsługi taksówkowej Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji na skutek ograniczenia liczby przedsiębiorców mogących świadczyć obsługę taksówkową Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie i **nakazuje się zaniechania** stosowania ww. praktyki.

IV. Na podstawie art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **nakłada się** na Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie karę pieniężną w wysokości 38.544 zł (słownie: trzydzieści osiem tysięcy pięćset czterdzieści cztery złote), stanowiącej równowartość 10.000 euro płatną do budżetu państwa.

## UZASADNIENIE

W dniu 28 grudnia 1999r. wpłynął do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury UOKiK w m.st. Warszawie wniosek (opłacony i uzupełniony pismem z dnia 10 lutego 2000r.) Stowarzyszenia Taksówkarzy Prywatnych „Euro – Taxi” w Warszawie, Stowarzyszenia Warsaw Taxi w Warszawie oraz spółki Transport Osobowy „AIR-TRANS” s.c. w Raszynie (zwanych dalej: Wnioskodawcami) o wszczęcie postępowania administracyjnego w sprawie nakazania zaniechania praktyki monopolistycznej określonej w art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz. U. z 1999r. Nr 52, poz. 547 z późn. zm.)<sup>1</sup>, mającej postać porozumienia polegającego na ograniczeniu dostępu do rynku przewozów taksówkowych – odjazdów z Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie (zwanego dalej: Portem lub Lotniskiem), mającym znamiona eliminowania z rynku przedsiębiorców nie objętych porozumieniem. Jako strony zarzucanego porozumienia Wnioskodawcy wskazali Przedsiębiorstwo Państwowe „Polskie Porty Lotnicze” w Warszawie (zwane dalej: Przedsiębiorstwem), Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Sp. z o.o. w Warszawie (zwane dalej: MPT), SAWA-Taxi Sp. z o.o. w Warszawie (zwane dalej: SAWA-Taxi) oraz

<sup>1</sup> Z dniem 1 kwietnia 2001r. weszła w życie ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319) zwana dalej ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów, która zastąpiła ustawę z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz. U. z 1999r. Nr 52, poz. 547 z późn. zm.).

Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników „ME.RC –Taxi” w Warszawie (zwane dalej: ME.RC-Taxi).

W swoim wniosku Wnioskodawcy podnoszą, iż ich wystąpienie do Prezesa Urzędu wynika z realizacji, poczynając od dnia 21 grudnia 1999r. wyników ogłoszonego przez Przedsiębiorstwo postępowania ofertowego na wyłonienie firm, które uzyskają prawo wynajęcia powierzchni w hali przylotów Terminala Nr 1 dla świadczenia usług taksówkowych na zamówienie. Wnioskodawcy powołując się na uzyskany załącznik do zapytania ofertowego pt. „Podstawowe założenia organizacji postoju TAXI w PL Warszawa-Okęcie” wskazują, iż przedmiotem postępowania ofertowego nie było w istocie wynajęcie powierzchni w hali przylotów Lotniska, lecz likwidacja obecnego postoju taksówek i przyznanie prawa do odwożenia pasażerów Portu wyłącznie przez wybrane firmy taksówkowe.

Wnioskodawcy argumentują, iż w wyniku działań Przedsiębiorstwa doszło do: przydzielenia wskazanym przez Wnioskodawców trzem firmom taksówkowym po dwie „koperty” na pasie jezdni bezpośrednio przylegającym do wyjścia z sali przylotów; korzystania przez wskazane firmy z przydzielonych im „kopert” nie na przywołanie, lecz na zasadzie postoju; likwidacja dotychczasowego postoju taksówek, dostępnego dla wszystkich taksówek, znajdującego się w miejscu przewidzianym w projekcie technicznym Portu; wyznaczenia nowego miejsca postoju taksówek kilkaset metrów od miejsca dotychczasowego przy czym nowe miejsce jest praktycznie niedostępne dla pasażerów nie tylko ze względu na odległość, ale i na niewidoczność z wyjścia z sali odlotów.

W ten sposób – jak zarzucają Wnioskodawcy – w sposób świadomy, w drodze umów zawartych przez Przedsiębiorstwo z wybranymi przez siebie firmami, łącznie stanowiących porozumienie, doszło do całkowitego uprzywilejowania przewoźników objętych porozumieniem w stosunku do wszystkich pozostałych przewoźników, oznaczające praktycznie wykluczenie tych ostatnich z prowadzenia działalności na przedmiotowym terenie.

W dniu 21 lipca 2000r. Wnioskodawcy rozszerzyli swój wniosek, żądając wydania decyzji nakazującej Przedsiębiorstwu zaniechania praktyk monopolistycznych, polegających na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji oraz na podziale rynku według kryteriów podmiotowych. Zdaniem Wnioskodawców, Przedsiębiorstwo jest oczywistym monopolistą w dziedzinie przyjmowania pasażerów ruchu lotniczego w Warszawie, a także jest monopolistą w zakresie dysponowania terenem postojów dla taksówek przewożących pasażerów do - i z Portu.

Wobec takiego zakresu żądania Wnioskodawców Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie:

I. nakazania Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze” w Warszawie oraz Miejskiemu Przedsiębiorstwu Taksówkowemu Sp. z o.o. w Warszawie, SAWA-TAXI Sp. z o.o. w Warszawie, Stowarzyszeniu Prywatnych Przewoźników ME.RC Taxi w Warszawie zaniechania praktyki monopolistycznej, stanowiącej porozumienie polegające na ograniczeniu przedsiębiorcom nie objętym porozumieniem dostępu do rynku usług przewozów taksówkowych z Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie, co może stanowić naruszenie art. 4 pkt 4 ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów;

II. nakazania Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze” w Warszawie zaniechania

praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie pozycji dominującej na rynku poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji na skutek ograniczenia liczby przedsiębiorców mogących wykonywać usługi przewozów taksówkowych z Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy;

III. nakazania Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze” w Warszawie zaniechania praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie pozycji dominującej na rynku poprzez podział rynku usług przewozów taksówkowych z Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie według kryteriów podmiotowych na skutek dopuszczenia do wykonywania ww. usług jedynie przedsiębiorców, z którymi PP „Porty Lotnicze” zawarło umowy najmu pomieszczenia w budynku Terminal 1 na terenie Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie z przeznaczeniem na stanowisko akwizycyjne usług taksówkowych oraz części powierzchni parkingu niestrzeżonego, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy (zawiadomienie o wszczęciu postępowania z dnia 27 kwietnia 2000r. oraz zawiadomienie o rozszerzeniu postępowania z dnia 5 września 2000r.).

W odpowiedzi na zawiadomienie Prezesa Urzędu MPT, SAWA-Taxi oraz ME.RC-Taxi odrzucili zarzut zawarcia porozumienia monopolistycznego, podkreślając, iż skutkiem zawarcia przez nich umów z Przedsiębiorstwem było doprowadzenie do uregulowania obsługi ruchu taksówkowego na terenie Portu z korzyścią dla konsumentów.

Przedsiębiorstwo również odrzuciło jako bezpodstawny zarzut naruszenia przepisów ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów stwierdzając, iż realizując swoje zadania nie dążyło do wprowadzenia praktyk monopolistycznych, a wyłącznie do uporządkowania techniczno-organizacyjnego problemu transportu pasażerów. Przedsiębiorstwo argumentowało, iż dokonanie wyboru trzech firm do świadczenia usług taksówkowych w żadnym przypadku nie było przejawem ograniczenia rozwoju konkurencji, a wyłącznie dążeniem do przerwania „mafijnych” powiązań pomiędzy firmami taksówkowymi, które nie dopuszczały do zaistnienia swobodnej konkurencji, jak również zapobieżeniu licznym oszustwom dokonywanym przez nieuczciwych taksówkarzy, którzy funkcjonowali na ogólnodostępnym postoju TAXI.

W trakcie postępowania Przedsiębiorstwo przekazało m.in. następujące dokumenty, które stanowią materiał dowodowy w sprawie:

- dokumenty dotyczące postępowań ofertowych na wyłonienie firm, które uzyskają prawo wynajęcia powierzchni w hali przylotów Terminala nr 1 dla świadczenia usług taksówkowych na zamówienie - stanowiące załączniki do pisma PP „Porty Lotnicze” z dnia 16 maja 2000r.;
- umowy zawarte w dniu 13 grudnia 1999r. przez PP „Porty Lotnicze” z firmami MPT (umowa Nr 134/99), SAWA-TAXI (umowa Nr 133/99), ME.RC Taxi (umowa Nr 135/99) wraz z dokumentami zawierającymi zasady akwizycji i obsługi pasażerów obowiązujące korporacje taksówkowe prowadzące działalność na terenie Portu Lotniczego w Warszawie - stanowiące załącznik nr 7 do pisma PP „Porty Lotnicze” z dnia 5 czerwca 2000r.;
- plany stanowiące podstawę wprowadzenia przez PP „Porty Lotnicze” zmian organizacji ruchu przed halą przylotów dworca lotniczego Warszawa - Okęcie - stanowiące załączniki nr 5a, 5b, 5c do pisma PP „Porty Lotnicze” z dnia 5 czerwca 2000r.

Przedsiębiorstwo poinformowało, iż powyższe dokumenty zawierają informację niejawną, stanowiącą tajemnicę służbową i jako takie objęte zostają klauzulą „poufne” - stosownie do

zarządzenia nr 71 z dnia 30 maja 2000r. Naczelnego Dyrektora PP „Porty Lotnicze” w sprawie wprowadzenia „Instrukcji dot. ochrony informacji niejawnych” wydanego na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 stycznia 1999r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 1999r. Nr 11, poz. 95). W związku z powyższym Prezes Urzędu postanowieniem z dnia 31 sierpnia 2000r., działając na podstawie art. 74 § 2 k.p.a., odmówił prawa wglądu w materiał dowodowy zawarty we wskazanych dokumentach.

**W toku postępowania dowodowego Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji  
i Konsumentów ustalił, co następuje.**

Wnioskodawcy są przedsiębiorcami prowadzącymi działalność na rynku przewozów taksówkowych; Transport Osobowy „AIR-TRANS” jest spółką cywilną z siedzibą w Raszynie, natomiast Stowarzyszenia Taksówkarzy Prywatnych „Euro – Taxi” w Warszawie, Stowarzyszenia Warsaw Taxi w Warszawie są stowarzyszeniami, których członkami są osoby, które wykonują bądź wykonywały zawód taksówkarza.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” - stosownie do art. 1 ustawy z dnia 23 października 1987r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. z 1987r. Nr 33, poz. 185) - prowadzi działalność w zakresie rozwoju i eksploatacji portów lotniczych w Polsce służących do obsługi krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego, którymi są obiekty i urządzenia obejmujące: lotniska komunikacyjne, drogi startowe, lotnicze urządzenia naziemne, w tym radionawigacyjne i radiolokacyjne, dworce lotnicze pasażerskie i towarowe, a także inne obiekty zaplecza portowego. Jednostkami organizacyjnymi Przedsiębiorstwa są porty lotnicze, które stanowią jego oddziały terenowe (§ 8 pkt 2 Statutu Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”).

Port Lotniczy Warszawa-Okęcie obsługuje pasażerów przylatujących do Warszawy korzystających z połączeń międzynarodowych (Międzynarodowy Dworzec Lotniczy) oraz z połączeń krajowych (Krajowy Dworzec Lotniczy). Terminal Nr I Portu obejmuje halę odlotów położoną w górnej części Terminala oraz halę przylotów znajdującą się w dolnej części Terminala. Obie hale połączone są schodami znajdującymi się wewnątrz Terminala, natomiast dojazd do obu hal z zewnątrz jest całkowicie niezależny. Przed halą przylotów znajdują się oddzielone od siebie chodnikami dla pieszych cztery pasy ruchu. W bezpośredniej bliskości hali przylotów znajduje się Krajowy Dworzec Lotniczy obsługujący pasażerów korzystających z połączeń krajowych - przylatujących i odlatujących. W odległości około 50m od hali przylotów zlokalizowany został salon VIP-ów. Natomiast w odległości około 250m od Terminala umiejscowiony jest – będący w gestii Przedsiębiorstwa – parking P-4.

Zarządzeniem Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa z dnia 9 lipca 1999r. powołana została komisja ofertowa dla wyłonienia czterech firm, które uzyskają prawo wynajęcia powierzchni w hali przylotów Terminala Nr 1 dla świadczenia usług taksówkowych na zamówienie. Komisja opracowała i przedstawiła do zatwierdzenia Zastępcy Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa oraz Zarządu komplet dokumentów (Regulamin działania komisji ofertowej, Zapytania ofertowe, Podstawowe założenia organizacji systemu postoju Taxi w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie, Projekt ogłoszenia) pozwalających na rozpoczęcie postępowania ofertowego. Zgodnie z zapytaniem ofertowym oferty powinny były zawierać:

1) informacje o ofercie (m.in. dane o zatrudnieniu, informacje o osiągniętych wynikach finansowych), 2) kopia zaświadczenia o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub wypis z rejestru handlowego, 3) oświadczenia oferenta, że nie ma miejsca żaden z następujących przypadków: wobec oferenta wszczęto postępowanie upadłościowe lub upadłość ogłoszona, oferent zalega z uiszczeniem podatków, opłat i składek, które jest zobowiązany płacić na mocy prawa obowiązującego w Polsce, upelnomocnionych przedstawicieli oferenta prawomocnie skazano za przestępstwo popełnione w związku z działalnością będącą przedmiotem niniejszego postępowania ofertowego lub za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub wobec których wszczęto takie postępowanie, 4) opinia o działalności oferenta ze Straży Miejskiej m.st. Warszawy, 5) rekomendacje firm dotychczas korzystających z usług oferenta, 6) dane o taborze oferenta (preferowany tabor do obsługi Portu Lotniczego jednej lub dwu marek w jednakowym kolorze), 7) informacje o sposobie oznakowania pojazdów logo firmy, 8) oświadczenie o posiadaniu we wszystkich samochodach planowanych do obsługi Lotniska: umieszczonych w widocznym miejscu identyfikatorów kierowców, zaplombowanych taksometrów, 9) informacje o pozostałym wyposażeniu samochodów (np. klimatyzacja, telefony/radio), 10) informacje o możliwości płacenia kartą płatniczą, 11) oświadczenie, że kierowcy planowani do obsługi Lotniska nie są karani, 12) informacje o kierowcach (ubiór, wykształcenie, znajomość języków obcych itp.), 13) propozycje sposobów prowadzenia akwizycji na wynajętej powierzchni w hali Lotniska, 14) cennik usług taksówkowych, 15) oświadczenie, że stosowana stawka za przejazd 1 km nie będzie większa niż ogłaszana przez Radę Warszawy, 16) oświadczenie o gotowości umieszczania cennika usług w widocznym miejscu na stanowisku akwizycyjnym, 17) oświadczenie o gotowości wydawania rachunków na życzenie pasażera w wysokości wynikającej ze wskazań taksometru, 18) informacje o możliwości świadczenia dodatkowych usług wraz z cennikiem, 19) oświadczenie o wyrażeniu zgody na umieszczenie w umowie najmu klauzuli natychmiastowego wypowiedzenia umowy przez Przedsiębiorstwo w przypadku nienależytego świadczenia usług przez oferenta, w szczególności dotyczy to zawyżania rachunków za przejazdy, 20) zgoda na ewentualną reklamę Lotniska w samochodach oferenta. Koszty najmu stanowiska akwizycyjnego w hali przylotów Portu wraz możliwością korzystania z parkingu P4 i jednej koperty przed Terminalem 1, w wysokości pokrywającej koszty ich utrzymania, miały zostać przedstawione oferentom zaproszonym do drugiego etapu postępowania ofertowego. Przedsiębiorstwo zaznaczyło, iż oferty złożone po terminie oraz oferty niezgodne z wymogami Przedsiębiorstwa nie będą rozpatrywane.

Ogłoszenie postępowania ofertowego ukazało się w dniu 29 lipca 1999r. w gazetach „Życie Warszawy” i „Rzeczpospolita”, jednak w wyznaczonym terminie złożone zostały oferty tylko czterech firm m.in. Stowarzyszenia Warsaw Taxi. Zgodnie z regulaminem działania Komisji i regulaminem postępowania ofertowego postępowanie mogło być dalej prowadzone jedynie w przypadku złożenia minimum sześciu ofert. W związku z tym Komisja zdecydowała nie otwierać otrzymanych ofert i zawnioskowała o unieważnienie omawianego postępowania ze względu na brak wymaganej ilości ofert oraz ponowne rozpięcie postępowania ofertowego. Przedsiębiorstwo zawiadomiło firmy, które złożyły swoje oferty o unieważnieniu przetargu, a także poinformowało je, iż otrzymane oferty nie zostały otwarte i mają prawo uczestnictwa w powtórny postępowaniu, a także ewentualnego wycofania oferty i złożenia nowej.

W dniu 19 sierpnia 1999r. Zarządzeniem Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa Nr 97 ponownie powołana zastała Komisja ofertowa, która w tym samym trybie, co uprzednio przygotowała postępowanie. W dniu 26 sierpnia 1999r. ukazało się w „Życiu Warszawy”

i „Rzeczpospolitej” ponowne ogłoszenie ofertowe. Termin składania ofert upływał w dniu 9 września 1999r. Dodatkowo zostały wysłane zaproszenia do firm taksówkowych w celu upowszechnienia projektu.

W odpowiedzi na ofertę zgłoszonych zostało 10 ofert firm taksówkowych. W dniu 14 września 1999r. na posiedzeniu Komisji przystąpiono do procedury otwarcia ofert, a następnie sprawdzania ofert w zakresie ich zgodności z zapytaniem ofertowym.

W wyniku przeprowadzonej analizy Komisja zdecydowała jednogłośnie o odrzuceniu trzech ofert z uwagi na braki formalne tj. fakt, że nie zawierały one wszystkich informacji określonych w zapytaniu ofertowym, i tak:

- oferta PUPH „Eurotaxi” Sp. z o.o. - brak rekomendacji firm dotychczas korzystających z usług oferenta, brak kopii dokumentów założycielskich spółki,

- oferta wspólna czterech korporacji: SPT „Halo Taxi”, Izby Gospodarczej Zradiofonizowanych Taksówkarzy „OK.-TAXI”, Stowarzyszenia Kierowców Transportu Osobowego „Taxi-Plus”, Stowarzyszenia „Korpo - Taxi” – brak podpisu pod dokumentami oraz brak dokumentów rejestrowych jednej z firm; z uwagi na fakt, iż była to oferta wspólna firm – braki formalne choć w jednej z części składowych oferty powodują konieczność odrzucenia całej oferty,

- oferta Stowarzyszenia Warsaw-Taxi – brak oświadczenia dotyczącego poziomu cen (potwierdzenia, iż stosowane stawki nie będą wyższe niż ustalane przez Radę Warszawy), brak cennika, brak informacji o możliwości wystawiania rachunków, brak rekomendacji firm dotychczas korzystających z usług oferenta, niejasne informacje dotyczące możliwości płacenia kartami kredytowymi.

Komisja jednogłośnie zdecydowała, że do dalszej procedury zostaną zakwalifikowane oferty siedmiu firm.

W dniu 20 września 1999r. członkowie Komisji po zapoznaniu się z ofertami przygotowali swoje indywidualne oceny punktowe, na podstawie których powstała następnie łączna ocena całej Komisji. Przedsiębiorstwo zakładało, iż w wyniku postępowania ofertowego Komisja, której decyzje są niezależne, zarekomenduje określoną liczbę firm, których ilość warunkuje jakość i poziom oferowanych przez nie usług. Następnie na spotkaniu z Dyrektorem Przedsiębiorstwa ustalono, że prawo do wynajęcia powierzchni w hali odlotów będą miały trzy firmy.

W dniach 5-6 października 1999r. odbyło się kolejne spotkanie Komisji, którego celem było: przedstawienie oferentom warunków finansowych proponowanych przez Przedsiębiorstwo, poinformowanie, że zostaną wybrane trzy firmy do świadczenia usług taksówkowych, poproszenie oferentów o przekazanie uzupełnień swoich ofert. Na posiedzeniu w dniu 8 października 1999r. Komisja po zapoznaniu się z wszystkimi ofertami, biorąc pod uwagę łączną punktację z dwóch etapów dokonała wyboru trzech firm: Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego Sp. z o.o., SAWA-Taxi Sp. z o.o. oraz Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników ME.RC TAXI jako firm, które uzyskają prawo wynajęcia powierzchni w hali Terminala 1 dla świadczenia usług taksówkowych na zamówienie.

MPT jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością (wpisaną do rejestru handlowego Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy, XVI Wydział Gospodarczy, w dziale B pod numerem 32115), której przedmiot działania koncentrować się będzie w szczególności na świadczeniu usług transportowych i spedycyjnych. Również w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością prowadzi działalności w zakresie usług taksówkowych SAWA-Taxi (wpisana do rejestru handlowego Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy, XVI Wydział Gospodarczy, w dziale B pod numerem 37184). Natomiast Stowarzyszenie Prywatnych

Przewoźników ME.RC Taxi jest dobrowolnym stowarzyszeniem zawodowym pomagającym swoim członkom w wykonywaniu zawodu taksówkarza.

W dniu 13 grudnia 1999r. pomiędzy Przedsiębiorstwem a każdą z trzech wybranych w postępowaniu ofertowym korporacji zawarte zostały umowy: nr 133/99 pomiędzy Przedsiębiorstwem a SAWA-Taxi, nr 134/99 pomiędzy Przedsiębiorstwem a MPT, nr 135/99 pomiędzy Przedsiębiorstwem a ME.RC.Taxi. Załączniki do powyższych umów oznaczone numerem 5 określają zasady akwizycji i obsługi pasażerów obowiązujące korporacje taksówkowe prowadzące działalność na terenie Portu lotniczego w Warszawie.

Po podpisaniu umów Przedsiębiorstwo dokonało zmian w organizacji ruchu drogowego na terenie przylegającym do hali przylotów Terminala nr 1 Lotniska. Zlikwidowano dotychczasowy postój taksówkowy w miejscu przewidzianym przez projekt techniczny Portu, utworzono sześć „kopert” na pasie bezpośrednio przylegającym do wyjścia z hali przylotów dla korporacji taksówkowych wybranych w postępowaniu przetargowym, choć z zastrzeżeniem, że chodzi o pojazdy Przedsiębiorstwa, przy zasadniczym ograniczeniu możliwości korzystania z tego pasa przez inne podmioty, w tym kierowców „niezarobkowych” odbierających pasażerów z Portu; wprowadzono zmiany w oznakowaniu drogowym. Projekt zmian organizacji ruchu w zakresie parkowania przed halą przylotów został zatwierdzony przez Zarząd Dróg Miejskich, jako organ zarządzający ruchem na drogach publicznych na obszarze m.st. Warszawy, po uzyskaniu wymaganych opinii Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji oraz Komendanta Komisariatu Policji Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie.

We wrześniu 2000r. Przedsiębiorstwo wprowadziło kolejne zmiany w organizacji ruchu drogowego na terenie przylegającym do hali przylotów, instalując szlaban wraz z budką strażniczą uniemożliwiający dojazd do strefy przylotów tj. wjazd na pas bezpośrednio przyległy do hali przylotów taksówkarzom spoza trzech korporacji wybranych w przetargu oraz osobom indywidualnym, oznaczając część tej strefy jako postój tylko dla taksówek wybranych korporacji. Taksówki spoza trzech korporacji, a także inni kierowcy mogą zatrzymać się: na poziomie przylotów - na trzeciej bądź czwartej jezdni przed Terminalem w określonym limicie czasowym (do 1 min.), a na poziomie odlotów na pierwszej bądź drugiej jezdni od Terminala lub na tzw. podkowie, miejscu do tego specjalnie przeznaczonym, w odległości około 20m od wejścia do Terminala, taksówki mogą również oczekiwać na wydzielonym parkingu położnym około 70m od hali przylotów i około 50 metrów od wyjścia z Dworca Krajowego, w bezpośredniej bliskości Komendy Policji.

Wnioskodawcy podnoszą, iż teren przylegający do Lotniska stanowi – w świetle przepisów o drogach publicznych – drogę krajową (choć z nieznanymi im powodów nie znalazł się on w wykazie takich dróg), a co za tym idzie nie znajduje się w dyspozycji Przedsiębiorstwa, z czego – zdaniem Wnioskodawców – wynika ograniczenie w ogłoszeniu publicznym przedmiotu postępowania przetargowego do wynajęcia powierzchni wewnątrz hali przylotów. Wnioskodawcy podkreślają - choć wniosek kwestionuje działania Przedsiębiorstwa dotyczące wyeliminowania konkurencji na terenie przed Lotniskiem – iż nie można nie zauważyć, że znane są publiczne głoszone zamiary odnoszące się do podobnego ograniczenia konkurencji na niektórych innych postojach taksówek położonych na terenie publicznym, w szczególności przed dworcami kolejowymi.

Zdaniem Wnioskodawców, w przedmiotowej sprawie doszło do zawarcia pomiędzy Przedsiębiorstwem a MPT, SAWA-Taxi oraz ME.RC Taxi porozumienia monopolistycznego, polegającego na ograniczeniu dostępu do rynku przedsiębiorców nim nie objętych. Ponadto działania Przedsiębiorstwa będącego – w ocenie Wnioskodawców - monopolistą w dziedzinie



przyjmowania pasażerów ruchu lotniczego w Warszawie oraz faktycznym monopolistą w zakresie dysponowania terenem postojów dla taksówek przewożących pasażerów do – i z Lotniska, przeciwdziałając ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji – nazywając to „uporządkowaniem techniczno-organizacyjnym problemu transportu pasażerów” czyniąc to według dowolnie przez siebie wybranych zasad. Według Wnioskodawców, Przedsiębiorstwo dokonuje również podziału rynku według kryteriów podmiotowych ogłaszając i realizując zamiar ograniczenia konkurencji do kilku wybranych firm, nazywając to „wyselekcjonowaniem najlepszych firm świadczących usługi transportowe, aby sprostać zarówno wymaganiom jak i oczekiwaniom podróżnych”, bez dania tym podróżnym możliwości wyboru pomiędzy każdym koncesjonowanym przedsiębiorcą świadczącym usługi taksówkowe. Dowodem dokonania podziału rynku jest – zdaniem Wnioskodawców – nowa, wprowadzona we wrześniu 2000r. organizacja ruchu w strefie przylotów Lotniska. Wysuwanie przez Przedsiębiorstwo dla usprawiedliwienia swoich działań argumentów, odnośnie nieuczciwości taksówkarzy i ich powiązań „mafijnych” jest zastępowaniem właściwych organów władzy, które nie zajęły w tej sprawie stanowiska.

Wnioskodawcy podkreślają również, iż przetarg dotyczył najmu na stanowiska akwizycyjne, a nie świadczenia usług taksówkowych – do czego zresztą Przedsiębiorstwo nie ma uprawnień. Wskazują także, iż wykluczone jest za sprawą nowej organizacji ruchu dotarcie pasażera do zamówionej przez niego taksówki w wyznaczonym przez Przedsiębiorstwo pasie ruchu, w czasie jaki wyznaczono na jej zatrzymanie się.

Wnioskodawcy pismem z dnia 4 stycznia 2001r. wnieśli o wydanie decyzji pod rygorem natychmiastowej wykonalności.

MPT odrzucając postawione mu zarzuty stwierdziło, iż Przedsiębiorstwo miało prawo do wyboru w wyniku ogłoszonego postępowania ofertowego najkorzystniejszych ofert w oparciu o ustalone i znane wszystkim uczestnikom postępowania kryteria. Przedsiębiorstwo dokonało wyboru partnerów, w tym MPT zgodnie z zasadą swobody umów wyrażoną w art. 353<sup>1</sup> k.c. kierując się jakością i poziomem oferowanych przez wybrane firmy usług i koniecznością uporządkowania problemów transportu pasażerów z – i do Portu. Wybór ten zabezpiecza wysoki standard obsługi pasażerów Lotniska i stanowi gwarancję uporządkowania rynku usług taksówkowych, a w szczególności wyeliminowania nieformalnych związków taksówkarzy, nie jeżdżących w systemie „radio-taxi” i pobierających od pasażerów opłaty wielokrotnie wyższe od cen maksymalnych ustalonych przez Radę Warszawy. Stopniowe, choć niewątpliwie trudne, uporządkowanie rynku usług taksówkowych, szczególnie w newralgicznych punktach miasta stanowi przejaw realizacji postulatów pasażerów niejednokrotnie wyrażanych w mediach, a także władz miasta, które podejmują od wielu lat walkę z nieuczciwymi taksówkarzami.

W opinii MPT jak również ME.RC Taxi, zawarte porozumienie nie nosi znamion porozumienia monopolistycznego bowiem ewentualni kontrahenci zostali – przy postępowaniu ofertowym potraktowani w sposób równorzędny, a dokonany przez Przedsiębiorstwo wybór nie ogranicza samodzielności innych przedsiębiorców funkcjonujących na rynku w zakresie dostępności do usług. W przekonaniu obu korporacji przedmiotowe porozumienie – w sytuacji istnienia na rynku warszawskim około 10 tys. taksówkarzy i 54 korporacji nie ma charakteru monopolistycznego, a ma nawet charakter prokonsumencki umożliwiając pasażerom korzystanie z taksówek w oparciu o ustalone z góry i znane klientowi warunki i ceny.

ME.RC Taxi stwierdziło, iż przez przypadek stało się jedną z firm, które uporządkowały sprawę usług taksówkowych na Lotnisku i nie widzi żadnych uchybień prawnych ze swej

strony. ME.RC Taxi zwracał również uwagę na fakt, iż na Lotnisku funkcjonuje ogólnodostępny postój taksówkowy, który umożliwi pracę innym taksówkarzom.

Również w przekonaniu SAWA-Taxi zawarcie umów przez trzy korporacje z Przedsiębiorstwem doprowadziło do uregulowania obsługi ruchu taksówek na terenie Portu i nie naruszyło przepisów prawa i zasad wolnej konkurencji. Krótki okres obowiązywania umów doprowadził do polepszenia jakości obsługi pasażerów na lotnisku. Przed ich podpisaniem było wiele narzekań na jakość obsługi, nierzetelność taksówkarzy, co odbijało się na korporacjach, które zgodnie z prawem i zasadami dobrej obsługi, wykonywały swoje usługi.

Przedsiębiorstwo również odrzuciło postawione zarzuty jako całkowicie bezzasadne. Dokonanie wyboru trzech firm do świadczenia usług taksówkowych w żadnym razie nie było przejawem ograniczenia rozwoju konkurencji, a wyłącznie dążeniem do przerwania „mafijnych” powiązań między firmami taksówkowymi, które nie dopuszczały do zaistnienia swobodnej konkurencji (o czym świadczą liczne artykuły prasowe i reportaże telewizyjne), jak również miało na celu zapobieżenie licznym oszustwom dokonywanym przez nieuczciwych taksówkarzy, którzy funkcjonowali na ogólnodostępnym postoju taksówkowym. Proces wyłaniania trzech firm taksówkowych był w istocie zwrotem ku zasadom uczciwej konkurencji, a nie, jak sugerują Wnioskodawcy, praktykom monopolistycznym. Faktyczna, nieformalna monopolizacja miała – zdaniem Przedsiębiorstwa – miejsce uprzednio, za sprawą niezgodnych z prawem praktyk.

Przedsiębiorstwo argumentowało, iż dokonany wybór trzech korporacji nastąpił na drodze postępowania ofertowego, czego dalszą konsekwencją było zawarcie umów najmu stanowiska akwizycyjnego z wyłonionymi firmami. Postępowanie ofertowe nie zostało dokonane według dowolnych zasad, a w oparciu o wewnętrzne regulacje Przedsiębiorstwa i szczegółowy regulamin działania komisji ofertowej oraz regulamin postępowania ofertowego, w którym zostały określone jednoznaczne kryteria służące dokonaniu wyboru korporacji. Zdaniem Przedsiębiorstwa, pasażerowie korzystający z Lotniska otrzymali dostęp do powszechnej usługi przewozu osób, która to usługa dokonywana będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Przedsiębiorstwo wyjaśniło również w piśmie z dnia 12 września 2000r., iż w przypadku gdy usługi taksówkowe wyłonionych firm będą świadczone na wysokim poziomie zgodnym z oczekiwaniami pasażerów Portu Przedsiębiorstwo nie przewiduje rotacji wśród firm taksówkowych. W przypadku stwierdzenia pogorszenia jakości usług świadczonych przez którąś z firm umowa z nią zostanie rozwiązana, zgodnie z § 19 ust. 4 umowy. Jednakże w piśmie z dnia 13 lutego 2001r. Przedsiębiorstwo wskazując na fakt braku zarzutów w stosunku do wyłonionych korporacji oraz na fakt ciągłej ich kontroli (czego wynikiem są codzienne raporty kierownika zmiany, dotyczące działalności wszystkich punktów usługowych na terenie Terminala, w tym również stanowisk recepcyjnych trzech korporacji) poinformowało, iż rozważa wprowadzenie formuły cyklicznie powtarzanych postępowań ofertowych w przedmiotowej sprawie, w okresach czteroletnich.

Za wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu przemawiają również – jak wskazuje Przedsiębiorstwo – względy bezpieczeństwa, nie tylko pasażerów ale i rozumianego szerzej ze względu na bliskość granicy państwa, gdzie jego wymogi powinny być szczególnie wysokie (nie można wykluczyć, iż niektórzy spośród nieuczciwych taksówkarzy znajdują się w posiadaniu broni, w tym również palnej). Względy bezpieczeństwa wymagają również istnienia bezpiecznego podjazdu w pobliżu Terminala. Lokalizacja salonu VIP-ów stwarza konieczność najdalej posuniętej kontroli ruchu, w tym również samochodowego, w jego

sąsiedztwie. Stąd opinia Pionu Bezpieczeństwa stwierdzająca, iż przed halą przylotów nie może stać więcej niż sześć pojazdów.

Przedsiębiorstwo podkreślało, iż brak jest jakichkolwiek utrudnień związanych z telefonicznym zamawianiem taksówki przez pasażerów przylatujących. Oczekujące na nich taksówki mogą zatrzymać się na trzeciej bądź czwartej z jezdni przed Terminalem - na poziomie przylotów, na pierwszej bądź drugiej jezdni lub na tzw. podkowie - na poziomie odlotów; zamówione taksówki mogą również oczekiwać na wydzielonym parkingu położonym około 70m od hali przylotów. Taki stan wskazuje - zdaniem Przedsiębiorstwa - na likwidację istniejącego problemu związanego z zamawianiem taksówek na telefon przez pasażerów przylatujących. Zamawiane w ten sposób taksówki przyjeżdżały po pasażera na poziom odlotów, co rodziło niewygodę w postaci przedostania się z bagażami z pierwszego poziomu Terminala na poziom drugi. Taka praktyka była wynikiem obaw jaki żywili kierowcy taksówek wobec aktów zastraszania i przemocy ze strony okupujących poziom przylotów nieuczciwych taksówkarzy.

Przedsiębiorstwo argumentowało, iż brak jest jakichkolwiek kolizji pomiędzy jego działaniami a ustawą o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów, a gdyby nawet uznać działalność Przedsiębiorstwa za praktykę monopolistyczną to art. 6 ww. ustawy daje możliwość odstąpienia od rygoru zakazania jej stosowania ze względów techniczno-organizacyjnych.

W trakcie postępowania Prezesowi Urzędu swoją opinię na temat organizacji ruchu drogowego na terenie przyległym do Lotniska przedstawił Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców Taksówek (pismo OZZKT z dnia 2 listopada 2001r.). OZZKT powołując się na skargi zgłaszane przez kierowców taksówek nie zrzeszonych w firmach, które wygrały przetarg na obsługę Portu oraz pasażerów korzystających z ich usług wyraził protest przeciwko praktykom stosowanym przez Przedsiębiorstwo. Zdaniem OZZKT, zablokowanie dojazdu do hali przylotów Portu dla taksówkarzy nie zrzeszonych w wybranych firmach jest niedopuszczalne, a wprowadzone ograniczenia wyłączają możliwość konkurencyjności wśród firm taksówkowych, co w konsekwencji doprowadzi do obniżenia jakości świadczonych usług oraz pozbawienia taksówkarzy równoprawnego dostępu do rynku świadczonych usług, tym samym do obniżenia dochodów. W opinii OZZKT, można w tym przypadku również sądzić o cichym zmuszaniu taksówkarzy do wstępowania w szeregi jedynych „słusznych korporacji”, a praktyka Przedsiębiorstwa uszczęśliwia na siłę pasażerów korporacji, które obsługują Port. OZZKT wskazywał, iż pasażer nie zamówi taksówki dowolnej firmy wiedząc, że nie dojedzie we właściwe miejsce (zmusza się go do dojścia, niejednokrotnie z dużymi bagażami), ani nie zostanie odebrany z Lotniska, z miejsca gdzie sobie życzy. Korporacje taksówkowe warszawskie mają podpisane umowy z firmami na obsługę bezgotówkową i pracownicy tych firm będący na Lotnisku pozbawieni są możliwości skorzystania z usług danej korporacji, niejednokrotnie nie posiadając przy sobie gotówki. Do OZZKT dochodzą sygnały, że firmy, które chcą podpisać umowę na obsługę bezgotówkową pytają o możliwość podjazdu pod Lotnisko. OZZTK konkluduje, iż w takiej sytuacji pasażerowie korporacji niewybranych przez Przedsiębiorstwo traktowani są jako obywatele drugiej kategorii, a taksówkarzy dzieli się z góry na lepszych i gorszych.

W ramach prowadzonego postępowania na prośbę Prezesa Urzędu informacje na temat swojej działalności na rynku oraz opinię na temat działań podejmowanych przez Przedsiębiorstwo przekazało dwunastu, losowo wybranych przedsiębiorców oferujących usługi taksówkowe w Warszawie. Przedsiębiorcy ci to: Taxi Partner Sp. z o.o. w Warszawie, Stowarzyszenie Prywatnych Taksówkarzy HALO TAXI w Warszawie, Stowarzyszenie

Indywidualnych Przewoźników m.st. Warszawy EXPRESS TAXI w Warszawie, Zrzeszenie Transportu Prywatnego m.st. Warszawy, Syrenka Taxi w Warszawie, P.U.H.P EUROTAXI Sp. z o.o. w Warszawie, Radio Taxi Biały Sp. z o.o. w Warszawie, Stowarzyszenie Kierowców Transportu Osobowego w Warszawie, Extrapol Sp. z o.o. w Warszawie, Izba Gospodarcza Zradiofonizowanych Taksówkarzy O'K! TAXI w Warszawie, Stowarzyszenie Przewoźników Nowa RADIO-TAXI w Warszawie, Wawa Taxi w Warszawie.

Wszyscy przedsiębiorcy wskazali na znaczny spadek zleceń na wykonanie usług przewozu pasażerów z Lotniska. Liczba takich zleceń wykonywanych miesięcznie przez poszczególnych przedsiębiorców w okresie po dopuszczeniu przez Przedsiębiorstwo trzech wybranych firm do świadczenia usług taksówkowych z lotniska oraz po dokonaniu przez Przedsiębiorstwo zmian w organizacji ruchu na terenie przyległym do Portu w stosunku do 1999r. spadła od 24% (w przypadku RADIO-TAXI) do nawet 96% (w przypadku Taxi Partner) i 100% (w przypadku Syrenka Taxi), średnio spadek liczby zleceń tego typu wyniósł 52%.

Jak wynika z danych przekazanych przez badanych przedsiębiorców w okresie po podjęciu przez Przedsiębiorstwo kwestionowanych w niniejszym postępowaniu działań spadła również liczba zleceń na świadczenie usług dowozu do Portu średnio o około 49% (od 6% - w przypadku O'K TAXI do 94% - w przypadku Taxi Partner i 100% - w przypadku Syrenka Taxi).

Przedsiębiorcy przedstawiając swoje uwagi na temat wpływu działań podjętych przez Przedsiębiorstwo wskazywali na fakt przejścia dotychczas związanych z nimi kierowców do firm, wybranych przez Przedsiębiorstwo (pisma Taxi Partner, HALO TAXI, EXPRESS TAXI, Radio Taxi Biały, O'K! TAXI), i zajmowania ich miejsc przez kierowców z gorszymi autami, co skutkuje mniejszym zainteresowaniem klientów (pismo Syrenka Taxi). Przedsiębiorcy wskazywali również na przypadki niepodpisywania umów na obsługę bezgotówkową argumentowaną brakiem podjazdu na Lotnisko (pisma HALO TAXI, Syrenka Taxi, O'K! TAXI), a także na ogłaszane przez firmy przetargi na obsługę bezgotówkową, w których jednym z ważnych punktów jest posiadanie prawa do obsługi Lotniska (pismo Zrzeszenia Transportu Prywatnego m.st. Warszawy). Natomiast firmy już obsługiwane bezgotówkowo denerwują się z powodu zaistniałych utrudnień, co jest szczególnie niezrozumiałe dla obcokrajowców (pisma HALO TAXI, Radio Taxi Biały) i kierują pisma grożące zerwaniem dotychczasowej współpracy (pismo Taxi Partner). Zdaniem badanych przedsiębiorców, działania Przedsiębiorstwa mają negatywny wpływ na ich wizerunek wśród pasażerów, którzy właśnie ich winią za niedogodności związane z oczekiwaniem na Lotnisku (pismo EXPRESS TAXI), a niemożność podjechania bezpośrednio pod halę Lotniska uniemożliwia świadczenie usług na dotychczasowym poziomie; klientów nie interesują powody, dla których muszą pokonywać spory dystans, najczęściej z bagażami z lub do taksówki, zmuszonej zatrzymać się kilkaset metrów od hal (pisma Taxi Plus, Taxi Partner). Wawa Taxi przedstawiła przykład zażalenia złożonego przez jednego z pasażerów, który musiał z bardzo dużą ilością bagaży przejść z parteru na I piętro (odloty), tylko po to by wsiąść do zamówionej taksówki. Pasażerowie są często zbulwersowani, że nie mogą sami zdecydować gdzie będą oczekiwać na taksówkę, a próby wskazania im miejsca oczekiwania niejednokrotnie kończą się rezygnacją z usługi firmy (pismo O'K! TAXI). Przedsiębiorcy są zdania, iż powstała na Lotnisku sytuacja praktycznie uniemożliwia pasażerom wybór taksówek według swego uznania, także tańszych lub tych z których korzystają na co dzień (pisma Zrzeszenie Transportu Prywatnego m.st. Warszawy, Syrenka Taxi, Taxi Plus), przy czym nie osiągnięto zamierzonego skutku wyeliminowania tzw. mafii, ponieważ kierowcy taksówek niezrzeszonych wyczekują na hali przylotów i natrętnie zaczepiają pasażerów

(pismo Radio Taxi Biały). O'K! TAXI argumentowało również, iż klienci, którzy po raz pierwszy przybywają do Warszawy nie znają innych korporacji prócz tych, z którymi zapoznają się na Lotnisku, w konsekwencji nie mają one możliwości poinformowania pasażerów o swoim istnieniu i zachęceniu do korzystania z ich usług, co wpływa na ograniczenie konkurencji pomiędzy korporacjami działającymi w Warszawie, a jak podnosi EXPRESS TAXI podjęte przez Przedsiębiorstwo działania spowodowały niezdrowe współzawodnictwo między korporacjami: „podbieranie” pasażerów, blokowanie możliwości dogodnego podjazdu po pasażera i ewentualnego oczekiwania na niego.

Mimo spadku ilości indywidualnych zleceń przewozu pasażerów z- i na Lotnisko, EUROTAXI uważa decyzję Przedsiębiorstwa za słuszną, mającą na uwadze wyeliminowanie stojących od lat na Lotnisku tych samych taksówkarzy, którzy nie dopuszczali innych taksówkarzy. Za błędne EUROTAXI uważa natomiast dopuszczenie przez Przedsiębiorstwo do obsługi Portu jedynie trzech korporacji, wobec około 30 istniejących.

Swoją opinię na temat działań Przedsiębiorstwa przedstawiło również Biuro Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy – Wydział Porządku Publicznego stwierdzając, iż podjęte działania zmierzające do zapewnienia osobom przyjeżdżającym do Warszawy możliwość korzystania z solidnych i bezpiecznych usług taksówkowych skierowane są w odpowiednim kierunku. Według Biura, zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami każdy klient otrzymał do wyboru skorzystanie z gwarantowanych usług taksówkowych, woźących pasażerów według taryfy obowiązującej w Warszawie lub skorzystanie z taksówek stojących na postoju taxi i innych np. przywoływanych telefonicznie z miasta. Biuro oświadczyło również, iż w ciągu 2000r. nie wpłynęły żadne skargi konsumentów – użytkowników taksówek trzech firm dopuszczonych przez Przedsiębiorstwo do świadczenia usług z Portu, a także nie było skarg na zmianę organizacji ruchu na terenie przyległym do Portu. Biuro przekazało natomiast wpływające na przestrzeni lat 1999 i 2000 wystąpienia organizacji taksówkowych – Izby Gospodarczej Właścicieli Prywatnych Taksówek Osobowych, Zrzeszenia Transportu Prywatnego m.st. Warszawy a także Wnioskodawców, dotyczące działań Przedsiębiorstwa. W swoich wystąpieniach organizacje te wyrażają zaniepokojenie i oprostowują działania Przedsiębiorstwa polegające na wprowadzeniu nowej organizacji ruchu na terenach wokół Portu blokującej możliwość świadczenia usług przez inne korporacje, niż trzy wybrane przez Przedsiębiorstwo. Biuro poinformowało również, iż według stanu na dzień 28 grudnia 2000r. wydanych zostało 10.186 zezwoleń na wykonywanie zarobkowego przewozu osób taksówkami Na rok 2000r. planowany limit nowych zezwoleń określony został na 100.

Uznając wszystkie okoliczności sprawy za wyjaśnione Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura w m. st. Warszawie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego. Przedstawiciele stron zapoznali się w dniach 27 i 30 lipca 2001r. z zebraniem w aktach sprawy materiałem dowodowym.

Po zapoznaniu się z zebraniem materiałem, Wnioskodawcy przekazali do Prezesa Urzędu dodatkowe uwagi i wyjaśnienia (pismo z dnia 2 sierpnia 2001r.). Zdaniem Wnioskodawców, zebrany materiał w pełni potwierdza zasadność wniosku. Po pierwsze: jak wynika z analizy stanu faktycznego na terenie Lotniska działania przedsięwzięte przez Przedsiębiorstwo oraz współpracujące z nim korporacje zmierzały w istocie do wprowadzenia zmiany organizacji ruchu w zakresie transportu taksówkami osobowymi, tak aby praktycznie uniemożliwić działalność korporacji nie objętych porozumieniem. Stan taki pozostaje w sprzeczności z zamieszczoną w ogłoszeniu i pozostałej dokumentacji przetargowej deklaracją, iż przedmiotem organizowanego przetargu ma być wyłonienie najemców powierzchni w budynku Terminala Nr 1 w hali przylotów służącej do prowadzenia akwizycji usług

przewozowych. Po drugie: praktyki przedsiębiorców, przeciwko którym skierowano wniosek doprowadziły do wykluczenia z powszechnej obsługi taksówkami Krajowego Dworca Lotniczego. W chwili obecnej – jak podnoszą Wnioskodawcy – świadczenie usług przewozowych dla pasażerów połączeń krajowych jest praktycznie możliwe tylko dla taksówek zrzeszonych w korporacjach wyłonionych w przetargu, co wywołuje skargi stałych klientów, często zrywających współpracę z powodu tychże utrudnień. Po trzecie: „uprzywilejowane” korporacje w zaistniałym stanie rzeczy mogą czerpać szczególne korzyści poprzez stosowanie maksymalnych stawek za świadczone usługi przewozowe, podczas gdy szereg innych zrzeszeń, działających w warunkach normalnej konkurencji powstrzymuje się przed stosowaniem takich stawek i pobiera od swych klientów stawki obniżone. Zaistniała sytuacja prowadzi do poważnego ograniczenia konkurencji i powoduje szkody przedsiębiorców nie związanych umowami z Przedsiębiorstwem oraz wywołują niezadowolenie konsumentów.

Przedsiębiorstwo natomiast wyjaśniło (pismo z dnia 16 sierpnia 2001r.), iż z uwagi na rozpoczętą budowę hotelu oraz planowaną budowę Terminala II, obecnie w obszarze jezdni na przylotach międzynarodowych oraz przed Krajowym Dworcem Lotniczym nie można dokonywać żadnych zmian w zakresie organizacji ruchu (zarówno ze względów organizacyjnych, jak i względów bezpieczeństwa – m.in. budowa dodatkowej zatoki postojowej). Celem ułatwienia transportu bagażu pasażerom podróżującym zarówno z Krajowego Dworca Lotniczego, jak i Międzynarodowego Dworca Lotniczego, dowożonym czwartą jezdnią przez taksówkarzy spoza trzech obsługujących lotnisko Korporacji, na chodniku przy czwartej jezdni wyznaczono miejsce na wózki bagażowe, których liczba ma być stale uzupełniana przez służbę operacyjną.

W trakcie postępowania, z dniem 1 kwietnia 2001r. weszła w życie ustawa z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2000r. Nr 122, poz. 1319), która zastąpiła ustawę z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów. Na mocy art. 113 tejże ustawy postępowanie wszczęte na podstawie przepisów ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów prowadzi się na podstawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, o czym strony zostały poinformowane pismem z dnia 4 czerwca 2001r.

I tak, postawiony w niniejszym postępowaniu Przedsiębiorstwu oraz MPT, SAWA-Taxi i ME.RC-Taxi zarzut zawarcia porozumienia mieści się obecnie w dyspozycji art. 5 ust. 1 pkt 6, a postawiony Przedsiębiorstwu zarzut nadużywania pozycji dominującej na lokalnym rynku organizowania usług przewozów taksówkowych do – i z Portu poprzez przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji na skutek ograniczenia liczby przedsiębiorców mogących wykonywać usługi przewozów taksówkowych z Portu w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Natomiast sformułowany w stosunku do Przedsiębiorstwa zarzut stosowania indywidualnej praktyki monopolistycznej polegającej na podziale rynku usług przewozów taksówkowych z Portu według kryteriów podmiotowych mieści się w otwartym katalogu indywidualnych praktyk ograniczających konkurencję poprzez nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym określonym w art. 8 ust. 1 i art. 8 ust. 2 ww. ustawy (*vide*: wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 24 października 2001r. sygn. akt XVII Ama 101/00).

## **Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje.**

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na rynku właściwym. Ich istotą jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku (siły rynkowej) – ograniczenie przez przedsiębiorcę samodzielności pozostałych uczestników rynku i wymuszenie, aby uczestniczyli w obrocie na zasadach im narzuconych i mniej korzystnych niż by to wynikało z działania nieskrępowanych mechanizmów rynkowych w warunkach istnienia konkurencji. Dlatego też ustalenie rynku właściwego dla danej sprawy to konieczny warunek zastosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Kwestia metodyki wyznaczenia rynku właściwego ma istotne znaczenie dla poprawnego stosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zgodnie z zaleceniami orzecznictwa antymonopolowego, europejskiego ustawodawstwa antymonopolowego oraz zgodnie z orzecznictwem Trybunału Wspólnot Europejskich należy zmierzać do takiej segmentacji sfery obrotu, aby w oparciu o przyjęte kryteria wyodrębnić możliwie wąsko zakreślone rynki.

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przez rynek właściwy 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. Rynek odnosi się więc przedmiotowo do wszystkich wyrobów (usług) jednego rodzaju, które ze względu na swoje szczególne właściwości odróżniają się od innych wyrobów (usług) w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zamiany.

Wnioskodawcy są przedsiębiorcami wykonującymi usługi przewozów taksówkowych, jest natomiast oczywiste, iż Przedsiębiorstwo takich usług nie świadczy. Jego rola sprowadza się do umożliwiania (organizowania) świadczenia tych usług na rzecz pasażerów korzystających z Lotniska.

Zatem Wnioskodawcy, tak jak i inni przedsiębiorcy świadczący usługi taksówkowe są adresatami decyzji i regulacji podejmowanych przez Przedsiębiorstwo, natomiast pasażerowie są konsumentami usług oferowanych przez firmy taksówkowe, których organizacja oraz umożliwienie świadczenia uzależnione jest od Przedsiębiorstwa.

Nie budzi wątpliwości Prezesa Urzędu, iż w przedmiotowej sprawie rynkiem właściwym jest lokalny rynek umożliwiania (organizowania) świadczenia obsługi taksówkowej Lotniska.

Umożliwianie (organizowanie) świadczenia obsługi taksówkowej Lotniska ze względu na swoje przeznaczenie oraz właściwości nie ma z punktu widzenia, tak przedsiębiorców świadczących usługi taksówkowe, jak i konsumentów substytutu. Usługa ta oferowana na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów panują zbliżone warunki konkurencji. Nie ulega kwestii, iż konsumenci przewozów taksówkowych z – i do Portu, a zatem konsumenci obsługi taksówkowej Portu zainteresowani są jedynie usługami świadczonymi w bezpośredniej bliskości Lotniska. Wynika to choćby z faktu obciążenia bagażem, które ze względu na możliwości jakie oferują przewoźnicy lotniczy i służby lotniskowe stwarza jedynie ograniczenia w ich ciężarze, natomiast sposób pakowania w żaden sposób (prócz osobistych preferencji) nie jest wymuszany. Żadna z osób, korzystających z przelotu liniami lotniczymi, czy to na trasie krajowej czy międzynarodowej nie musi liczyć się z koniecznością „opieki” nad bagażem w trakcie podróży jak to ma miejsce np. w podróży kolejowej. Odległość natomiast jaka dzieli porty lotnicze od centrum miasta powoduje, iż pasażer obciążony

bagażem oczekuje organizacji transportu, który daje gwarancje dotarcia w bezpośrednią bliskość lotnisk lub przejazdu z lotniska, z bezpośredniej jego bliskości. Pasażer udający się na lotnisko jak również opuszczając lotnisko nie będzie chciał bowiem pokonywać samodzielnie dużych odległości. Jak uczy doświadczenie życiowe z takich form transportu korzysta przeciętny pasażer linii lotniczych i jedynie od jego osobistych preferencji zależy wybór transportu komunikacji miejskiej lub skorzystanie z usług taksówkowych. W konsekwencji tak pasażer jak i przedsiębiorcy świadczący usługi taksówkowe zainteresowani będą możliwością prowadzenia przez nich działalności polegającej na przewozach taksówkowych do - i z- lotnisk, a zatem bezpośredniej obsługi taksówkowej lotnisk.

Identyczna sytuacja ma miejsce w przedmiotowej sprawie, z uwagi na usytuowanie Portu Lotniczego Warszawa Okęcie, w znacznej mierze odizolowanego od centrum miasta. Taksówkarze, chcący świadczyć obsługę taksówkową Lotniska są zatem odbiorcami usług organizowania teje obsługi taksówkowej, które mogą mieć tylko i jedynie charakter lokalny. Usługi umożliwiania (organizowania) przewozów taksówkowych polegają w tym wypadku na udostępnianiu powierzchni na prowadzenie działalności taksówkowej, na stwarzaniu możliwości pozyskiwania klientów, na podejmowaniu decyzji dotyczących dopuszczalnych metod i form prowadzenia działalności taksówkowej.

Nie budzi również wątpliwości Prezesa Urzędu, co istotne będzie przy rozważaniach dotyczących punktów II i III sentencji niniejszej decyzji, iż na lokalnym rynku organizowania obsługi taksówkowej Lotniska Przedsiębiorstwo posiada pozycję dominującą, przez którą zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów i konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%.

Pozycja dominująca Przedsiębiorstwa w przedmiotowej sprawie wynika z faktu, iż to ono jest wyłącznym dysponentem terenu wokół Lotniska.

Przypisując Przedsiębiorstwu posiadanie pozycji na rynku właściwym Prezes Urzędu opiera się na fakcie, iż organizacja obsługi taksówkowej Portu uzależniona jest faktycznie, jedynie od decyzji podejmowanych właśnie przez Przedsiębiorstwo, a w bezpośredniej bliskości Portu nie został usytuowany żaden „niezależny” od Przedsiębiorstwa postój taksówkowy.

**Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym polegające na ograniczeniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nie objętych porozumieniem.**

Porozumienia ograniczające konkurencję są jednym z najbardziej typowych zachowań przedsiębiorców lub ich związków podejmowanych w celu ograniczenia konkurencji na rynku. Ich istotą jest kolektywne zachowanie przedsiębiorców lub ich związków, którego celem lub skutkiem jest wyłączenie, ograniczenie lub istotne zniekształcenie konkurencji. W porozumieniach bierze zatem udział grupa przedsiębiorców, współdziałających ze sobą z zamiarem osiągnięcia celu zakazanego ustawą (por. S. Gronowski „Ustawa



antymonopolowa. Komentarz” Wydanie 2 Wydawnictwo C.H. BECK, Warszawa 1999, str. 78,79, 160).

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów w art. 4 pkt 4 określa porozumienia jako: 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.

W przedmiotowej sprawie z pewnością nie mamy do czynienia ani z uchwałami ani z innymi aktami, które mogłyby stanowić porozumienie. Nie mamy również w przedmiotowej sprawie do czynienia z uzgodnieniami dokonanymi w jakiegokolwiek formie przez przedsiębiorców, przeciwko którym skierowane było postępowanie. Brak jest bowiem dowodów bezpośrednich i pośrednich na istnienie takich uzgodnień. Postępowanie ofertowe dla wyłonienia firm, które uzyskają prawo wynajęcia powierzchni w hali przylotów Terminala Nr 1 dla świadczenia usług taksówkowych na zamówienie uruchomione zostało z inicjatywy Przedsiębiorstwa, jest to zatem indywidualne działanie podjęte przez organizującego przetarg, który jest – co należy podkreślić – jedną z bardziej korzystnych z punktu widzenia rozwoju konkurencji form wyłaniania kontrahentów.

Przeprowadzone postępowanie nie wykazało istnienia jakichkolwiek formalnych, bądź nieformalnych uzgodnień pomiędzy Przedsiębiorstwem a MPT, SAWA-Taxi, ME.RC.Taxi tak w okresie przed ogłoszeniem postępowania ofertowego, jak i w jego trakcie. Duża ilość ofert została odrzucona jedynie ze względu na braki formalne bez wzywania do ich uzupełnienia, jednakże przedsiębiorcy składający swoje oferty byli świadomi wymagań oraz konsekwencji ich nie spełnienia. Analiza przedstawionych przez Przedsiębiorstwo materiałów dokumentujących postępowanie ofertowe nie wskazuje podstaw do postawienia zarzutu, iż komisja przetargowa działała w zмовie, z którymś z przedsiębiorców przedstawiających swoje oferty.

Wnioskodawcy formułując zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję zdefiniowali je jako świadome działanie, w drodze umów zawartych przez Przedsiębiorstwo z wybranymi przez siebie firmami.

Prezes Urzędu nie znajduje jednak podstaw dla uznania tego zarzutu za uzasadniony. Nie można zaprzeczyć, iż zawarcie umów pomiędzy Przedsiębiorstwem a trzema korporacjami: MPT, SAWA-Taxi, ME.RC. Taxi jest faktem. Nie można również zaprzeczyć – o czym szczegółowo mowa będzie w dalszej części decyzji - iż oferta przetargowa oraz umowa dotyczą innego przedmiotu (najem pomieszczenia na stanowisko akwizycyjne) niż przedmiot faktycznych ustaleń pomiędzy stronami umowy (korzystanie z „kopert” na pasie ruchu przed halą przylotów). Jednakże nie można pominąć faktu, iż inicjatorem tych umów jest Przedsiębiorstwo oraz, że – jak to określiła jedna z korporacji w trakcie postępowania – przedsiębiorcy taksówkowi niejako „przypadkiem” stali się stronami tychże umów, wykorzystując rzeczywistość wykreowaną przez Przedsiębiorstwo. *De facto* zatem odpowiedzialnym za stworzenie zaistniałej sytuacji jest tylko i jedynie Przedsiębiorstwo. Nie można zatem – mimo istnienia z czysto formalnego punktu widzenia umowy – przypisać tej umowie charakteru porozumienia ograniczającego konkurencję. Każde porozumienie bowiem zakłada element „dogadywania się”, dobrowolności stron, wreszcie istnienia zamiaru nawiązania takiego porozumienia, w tej czy innej formie. W przedmiotowej sprawie nie można ani MPT, ani SAWA-Taxi, ani ME.RC. Taxi przypisać woli zawarcia takiego porozumienia, a jedynie poddanie się dyktatowi Przedsiębiorstwa. Świadczy o tym zresztą również fakt, iż do Przedsiębiorstwa wpłynęło 10 ofert i jest oczywiste, iż każdy

z przedsiębiorców biorących udział w przetargu gdyby ten przetarg wygrał zawarłby z Przedsiębiorstwem umowę. W odniesieniu do porozumień ograniczających konkurencję współdziałanie jego uczestników, wymierzone przeciwko innym uczestnikom rynku jest istotnym elementem bezprawnego zachowania. Inaczej mówiąc, jeżeli takiego współdziałania nie ma, a w szczególności do zawarcia określonej umowy doszło w następstwie dyktatu podmiotu dominującego na rynku, który ograniczył samodzielność drugiej strony umowy, mamy do czynienia nie tyle z porozumieniem ograniczającym konkurencję, ile z indywidualną praktyką podmiotu dominującego, realizowaną w formie czynności prawnej (por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 15 marca 1995r. sygn. akt XVII Amr 66/94).

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż brak jest podstaw do uznania, iż zawarcie umowy pomiędzy Przedsiębiorstwem a MPT, SAWA-Taxi oraz ME.RC. Taxi ma charakter zabronionego ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów porozumienia.

**Zgodnie z art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów za praktyki ograniczające konkurencję uznaje się nadużywanie pozycji dominującej na rynku polegające na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji.**

Jak wykazano na wstępie rozważań niniejszej decyzji Przedsiębiorstwo z racji całkowitego faktycznego władztwa i nieskrępowanego dysponowania terenem bezpośrednio przylegającym do Lotniska i nie spotykania się z jakąkolwiek konkurencją posiada na rynku właściwym w przedmiotowej sprawie pozycję dominującą.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów, wprowadzona do polskiego systemu prawnego z dniem 1 kwietnia 2001r., zrealizowała wymóg harmonizacji polskiego prawa antymonopolowego z prawem konkurencji Unii Europejskiej, tym samym przyjęła wypracowaną przez orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) wykładnię pojęcia dominacji rynkowej i jej nadużywania. Jak stwierdził ETS „posiadanie przez przedsiębiorcę siły rynkowej nie jest zakazane prawem konkurencji, dominacja nie wyklucza bowiem konkurencji. Stwierdzenie, że dane przedsiębiorstwo posiada pozycję dominującą, samo w sobie nie stanowi więc zarzutu, lecz oznacza że niezależnie od przyczyn, które stanowią, że zajmuje ono tak silną pozycję, ponosi szczególną odpowiedzialność za niedopuszczenie, by jego działanie utrudniało skuteczną i nie zniekształconą konkurencję”<sup>2</sup> rozumianą jako otwarty dostęp do rynku na równych prawach dla wszystkich, charakteryzującą się rywalizacją przedsiębiorców o to, by w drodze oferowania lepszych cen lub warunków sfinalizować transakcje z partnerem handlowym.

Koncepcja nadużycia pozycji dominującej odnosi się zatem do takiego zachowania przedsiębiorców, które ma wpływ na strukturę rynku, w wyniku czego stopień konkurencji jest osłabiony przez zwrócenie się do metod różniących się od stosowanych w warunkach normalnej konkurencji w odniesieniu do produktów lub usług w oparciu o transakcje zawierane między partnerami handlowymi.<sup>3</sup>

Naruszenie przez przedsiębiorcę posiadanej przez niego pozycji dominującej na jednym rynku produktu może skutkować ograniczeniem konkurencji na innym rynku określonym produktowo. Z taką sytuacją mamy do czynienia w przypadku przedsiębiorstw powiązanych

<sup>2</sup> Sprawa nr 322/1, N.V. Nederlandsche Baden – Industrie Michelin v Commission of the European

<sup>3</sup> Sprawa nr 85/76, Hoffman – La Roche/ Komisja, s. 541

pionowo jak w niniejszej sprawie.

W ocenie Prezesa Urzędu jest oczywiste, iż działania zainicjowane i następnie kontynuowane przez Przedsiębiorstwo przeciwdziałają ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji nie tylko na rynku obsługi taksówkowej Lotniska ale także mają wpływ na rozwój konkurencji na rynku usług taksówkowych w Warszawie i okolicach. Zmiany wprowadzone przez Przedsiębiorstwo z racji posiadania przez siebie siły rynkowej wynikającej z pozycji dominującej są niedopuszczalne z punktu widzenia ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Przedsiębiorstwo w wyniku podjętych przez siebie decyzji ograniczenia do trzech liczby przedsiębiorców mogących świadczyć usługi przewozu z Lotniska, wyrzuca poza nawias wszystkich innych przedsiębiorców poza trzema wybranymi, co stanowi niedopuszczalną ingerencję w mechanizmy rynkowe. Nie można w żadnym razie uznać, iż Przedsiębiorstwo umożliwia nieskrępowane prowadzenie działalności innym korporacjom. Możliwość wykorzystania dla oczekiwania na klienta wychodzącego z hali przylotów Terminala jedynie czwartego bądź trzeciego pasa ruchu lub oddalonego o około 70 m postoju w praktyce skazuje taksówkarzy jedynie na klientów, którzy korzystają z zamówień telefonicznych, uniemożliwia natomiast całkowicie akwirowanie nowych klientów. W konsekwencji jedynie trzy firmy taksówkowe dopuszczone są do zdobywania klientów na tak wartościowym z punktu widzenia firm taksówkowych rynku, jak rynek obsługi taksówkowej Lotniska.

Wymaga podkreślenia – na co słusznie zwracali uwagę Wnioskodawcy - iż faktycznie tak przetarg, jak i podpisane z MPT, SAWA-Taxi oraz ME.RC Taxi umowy nie dotyczyły ani prawa do wyłącznego korzystania z pierwszego od strony hali przylotów pasa ruchu, ani do korzystania z prawa postoju na „kopertach” na tymże pasie ruchu, ani wreszcie prawa do najmu parkingu P-4. Przetarg dotyczył jedynie najmu pomieszczenia na stanowisko akwizycyjne w hali przylotów. Co za tym idzie, prawo wykorzystywania przez trzy wybrane korporacje „kopert” realizowane jest bezumownie i zostało przyznane z pominięciem drogi przetargowej. Takie działanie dyskryminujące pozostałych przedsiębiorców ma charakter ograniczający konkurencję. Ponadto samo udostępnienie powierzchni dla działalności akwizycyjnej polegającej na pozyskiwaniu klientów poprzez reklamę usług nie mogłoby budzić żadnych zastrzeżeń, pobudzałoby bowiem do walki konkurencyjnej pozostałych przedsiębiorców z korzyścią dla konsumentów.

Charakter tych praktyk jest dodatkowo spotęgowany zapisami § 19 pkt 1 zawartych umów<sup>4</sup>, które mimo wskazanych wyżej zastrzeżeń mają – w intencji Przedsiębiorstwa – decydować o organizacji usług taksówkowych wokół Portu. Charakter tego zapisu jest zdecydowanie antykonkurencyjny, uniemożliwia bowiem jakiegokolwiek próby rywalizacji pomiędzy przedsiębiorcami. Możliwość wypowiedzenia umowy kontrahentom, którzy nie wywiązują się ze zobowiązań oznacza jedynie dyskwalifikację przedsiębiorców nierzetelnych, a nie preferowanie przedsiębiorców najlepszych doskonalących swoje usługi. Natomiast możliwość rotacji w okresach czteroletnich, którą przedstawiło Przedsiębiorstwo w trakcie postępowania nie daje rzeczywistej i satysfakcjonującej sposobności konkurowania dla istniejących przedsiębiorców, gdyż w tak długim okresie zachodzą na rynku zmiany nieodwracalne. Nie znajduje również żadnego racjonalnego wytłumaczenia, dlaczego wybrane zostały właśnie trzy korporacje, a nie choćby cztery - jak to planowano przy ogłaszaniu pierwszego postępowania ofertowego. Skoro pojedyncze taksówki podjeżdżają pod halę przylotów na przysługujące im „koperty” systematycznie, przywoływane z parkingu

<sup>4</sup> postanowienia umów zawartych przez Przedsiębiorstwo z MPT, ME.RC. Taxi, SAWA-Taxi mają charakter informacji niejawną i objęte zostały klauzulą „poufne”.

P-4, to raczej trudno zrozumieć, że muszą to być trzy firmy, a nie więcej. Skoro natomiast – zdaniem komisji przetargowej – tylko taka określona ilość spełniała oczekiwania Przedsiębiorstwa, to nic nie stoi na przeszkodzie w dopuszczeniu do obsługi Lotniska także innych przedsiębiorców, o ile z czasem i one spełniać będą stawiane warunki.

Nie są także dla Prezesa Urzędu do przyjęcia argumenty, iż działanie Przedsiębiorstwa było podyktowane powstaniem tzw. „mafii” taksówkowej, która zagrażała istnieniu wolnej konkurencji, interesom ekonomicznym pasażerów, a także bezpieczeństwu Lotniska w szerokim tego słowa znaczeniu. Jeżeli, zdaniem Przedsiębiorstwa, takie zjawiska miały miejsce - choć dla Prezesa Urzędu z dowodowego punktu widzenia one nie istnieją i mogą zostać potraktowane jedynie jako fakty prasowe - to winny wobec nich zostać podjęte zdecydowane kroki przez odpowiednie służby (Straż Miejską, Policję).

Działania mogące wyeliminować niezgodne z prawem praktyki nieuczciwych przedsiębiorców taksówkowych z oczywistych względów zasługują na absolutne poparcie Prezesa Urzędu. Nie można akceptować i tolerować sytuacji systematycznego i ciągłego ignorowania i łamania prawa powodującego szkody dla konsumentów i innych legalnie działających przedsiębiorców. Jednakże próba zwalczania takich karygodnych działań i zjawisk metodami *stricte* administracyjnymi ingerującymi w wolne mechanizmy rynkowe jest niedopuszczalna. Tym bardziej, iż cel zamierzony przez Przedsiębiorstwo nie został w pełni zrealizowany. O ile przed Terminalem nie dochodzi do mogących bulwersować incydentów, to jednak – na co wskazywał jeden z badanych w trakcie postępowania przedsiębiorców – kierowcy niektórych taksówek wyczekują w hali przylotów i natrętnie zaczepiają pasażerów.

Można mieć również poważne zastrzeżenia do co poprawy – w wyniku wprowadzenia nowego „ładu” na terenie przy Lotnisku – sytuacji konsumentów. Gwarancja, iż nie będą oni zmuszani płacić za przejazd cen wyższych niż te uchwalone przez Radę m.st. Warszawy zastąpiła możliwość swobodnego wyboru korporacji z uwagi na cenę usługi (należy pamiętać, iż stawki uchwalone przez Radę m.st. Warszawy mają charakter maksymalny), a także na fakt np. związania umową na świadczenie usług bezgotówkowo, kartami stałego klienta lub chociażby z racji korzystania z danej korporacji na co dzień ze względu na pewność jakości i rzetelności. Wszystkie te czynniki również wpływają na interesy ekonomiczne konsumenta, który obecnie skazany jest na dyktat trzech korporacji.

Budzą również zdziwienie Prezesa Urzędu argumenty odnośnie bezpieczeństwa, któremu służyć miały wprowadzone przez Przedsiębiorstwo zmiany. Całkowicie abstrahując od czynionych przez Przedsiębiorstwo w trakcie postępowania sugestii, iż bezpieczeństwu Lotniska i pasażerów mogli zagrażać uzbrojeni taksówkarze należy zadać pytanie, dlaczego salon przeznaczony dla VIP-ów został usytuowany tak blisko wyjścia z hali przylotów i dlaczego przez cały okres istnienia Terminala Nr 1 nie poczyniono żadnych zmian w organizacji Lotniska narażając w ten sposób życie i zdrowie ww. pasażerów. Pytanie to ma charakter raczej retoryczny, a jego postawienie jest jedynie sugestią, iż argument ten ma raczej charakter pretekstu, a nie rzeczywistej przyczyny.

Praktyki objęte przepisem art. 8 ust. 2 pkt 5 jak najbardziej mogą dotyczyć rynków, na których nie funkcjonuje dominujący przedsiębiorca. Z taką sytuacją mamy do czynienia w przedmiotowej sprawie. Działania podjęte przez Przedsiębiorstwo odnoszą się bowiem do rynku obsługi taksówkowej Portu – o czym była mowa wyżej, oraz do rynku świadczenia usług przewozów taksówkowych w Warszawie i okolicach - o czym świadczą choćby informacje przekazywane w trakcie badań przez korporacje prowadzące działalność w Warszawie i okolicach.

Nie może budzić wątpliwości, iż Lotnisko, a w szczególności hala przylotów jest bardzo silnie strategicznym miejscem w odniesieniu do takich usług jak usługi taksówkowe. Nieprzerwany – w zasadzie – napływ pasażerów linii lotniczych, którzy następnie stają się konsumentami usług taksówkowych powoduje, iż miejsce to podobnie jak dworce kolejowe cieszy się ogromną popularnością wśród przedsiębiorców taksówkowych. Miejsce to – jak słusznie zauważali indagowani przez Prezesa Urzędu przedsiębiorcy - jest dla ogromnej części pasażerów ich pierwszym zetknięciem z miastem, a doświadczenia w tym momencie zdobyte wykorzystywane są w ciągu kolejnych dni funkcjonowania w nim. Lotnisko jest również miejscem, którego użytkownikami są bardzo często przedstawiciele firm działających w Warszawie lub w innych miejscach Polski, którzy oczekują – jak już była o tym mowa wyżej - możliwości wykorzystania dogodnych ofert korporacji taksówkowych np. umów bezgotówkowych, rabatów związanych ze stałą współpracą.

Te okoliczności powodują, iż sytuacja na Lotnisku ma ogromne znaczenie dla całego rynku przewozów taksówkowych w Warszawie i okolicach. Trzy korporacje z racji ich uprzywilejowania przez Przedsiębiorstwo zyskują automatycznie przewagę nad swoimi konkurentami, uzyskują możliwość pozyskiwania klientów, reklamy swoich usług i utrwalania swojej marki w świadomości konsumentów bez konieczności wygenerowania jakichkolwiek środków finansowych czy organizacyjnych. Wykluczeni są również z walki cenowej, gdyż jedynym zastrzeżeniem jakie poczyniło Przedsiębiorstwo było nieprzekraczanie stawki maksymalnej uchwalonej przez Radę m.st. Warszawy. Korporacje te mogą zatem bez obaw o utratę klientów pobierać ceny maksymalne, co nie tylko odbywa się ze szkodą dla klientów, ale polepsza sytuację finansową trzech korporacji względem ich konkurentów.

Co również istotne kursy z Lotniska to często bardzo intratne finansowo kursy dalekie: na przeciwległy koniec miasta lub nawet poza jego granice. Jak wykazują przeprowadzone badania, w wyniku sytuacji powstałej na Lotnisku korporacje, które pozostały poza kręgiem firm wybranym przez Przedsiębiorstwo systematycznie tracą stałych klientów na rzecz wybranych korporacji. Możliwość obsługi Lotniska jest bowiem jednym z istotnych elementów współpracy pomiędzy klientami instytucjonalnymi. Brak możliwości bezpośredniego podjechania wybraną taksówką lub jej telefonicznego zamówienia bezpośrednio pod halę przylotów, lub Dworzec Krajowy, a także brak komfortu przy korzystaniu z odległego pasa ruchu (co zmusza do pokonania z bagażami trzech pasów ruchu, lub odległości około 70m do ogólnodostępnego postoju) powoduje, iż klienci rezygnują ze stałej współpracy i wiążą się z korporacjami wybranymi przez Przedsiębiorstwo. Korporacje funkcjonujące w Warszawie tracą również na rzecz MPT, SAWA-Taxi oraz ME.RC. Taxi kierowców, którzy działając całkowicie racjonalnie poszukują organizacji, która gwarantuje atrakcyjniejsze warunki pracy i ciągłość jej wykonywania.

Taka sytuacja stworzona przez Przedsiębiorstwo systematycznie niszczy przedsiębiorstwa taksówkowe działające w Warszawie i okolicach, zubażając ze szkodą dla konsumentów rynek dotychczas bardzo silnie konkurencyjny, a zatem przeciwdziała ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Należy zatem uznać stosowanie przez Przedsiębiorstwo praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 8 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów za udowodnione

**Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane jest nadużywanie pozycji dominującej na rynku właściwym przez jednego bądź kilku**

**przedsiębiorców. Art. 8 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zawiera otwarty katalog praktyk ograniczających konkurencję polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku właściwym.**

Postawiony w niniejszym postępowaniu zarzut naruszenia przez Przedsiębiorstwo art. 8 ust. 1 i 2 ww. ustawy dotyczy nadużycia pozycji dominującej polegającego na podziale rynku usług obsługi taksówkowej Lotniska według kryteriów podmiotowych.

Jak już wykazano Przedsiębiorstwo posiada na rynku właściwym w przedmiotowej sprawie pozycję dominującą. Należy zatem uznać, iż została spełniona jedna z przesłanek wskazanych w art. 8 ust. 1 i 2 ww. ustawy.

Należy także – zdaniem Prezesa Urzędu – uznać, iż Przedsiębiorstwo z racji posiadania pozycji dominującej na rynku właściwym swoim działaniem dokonało podziału rynku usług obsługi taksówkowej Lotniska według kryteriów podmiotowych. Nie podlega dyskusji, iż w wyniku decyzji podjętych przez Przedsiębiorstwo nieskrępowane prawo do zatrzymywania się bezpośrednio przed halą przylotów otrzymało jedynie trzech przedsiębiorców: MPT, SAWA –Taxi oraz ME.RC.Taxi. Pozostali przedsiębiorcy świadczący usługi taksówkowe w Warszawie i okolicach będący dotychczas równoprawnymi przewoźnikami pasażerów zostali obecnie zdyskryminowani. I nie ma w tym wypadku znaczenia, iż decyzje systemowe Przedsiębiorstwa dotyczą głównie ruchu drogowego przed halą przylotów i Dworcem Krajowym, a w niewielkim tylko stopniu ruchu przed halą odlotów. Istotne jest bowiem, iż – o czym szerzej była mowa w poprzedniej części decyzji - Lotnisko, a w szczególności hala przylotów jest miejscem bardzo istotnym dla przedsiębiorców taksówkowych w mieście i jego okolicach. Zmiany ruchu polegające na całkowitym zakazie - dla taksówkarzy spoza wybranych korporacji - wjazdu na pierwszy i drugi pas ruchu bezpośrednio położony przed halą przylotów i zablokowaniu ich szlabanem pogłębiły i utrwaliły ten podział. Nie można przyjąć w żadnym razie, iż prawo krótkotrwałego zatrzymywania się na pasach ruchu oddalonych od Terminala oraz oddalony o około 70m ogólnodostępny postój taksówkowy gwarantuje również innym firmom, poza trzema wybranymi, swobodne świadczenie swoich usług. Nie można bowiem w żadnym razie porównywać wyłącznego prawa do oczekiwania na klientów gotowych korzystać z usług taksówkowych tuż po wyjściu z Terminala do prawa oczekiwania na klienta w określonym limicie czasowym w miejscu nieoznaczonym, oddalonym od wyjścia z Terminala lub w miejscu oznaczonym, oddalonym od Terminala i niewidocznym dla pasażerów opuszczających Terminal. Twierdzenie o istnieniu równych, czy nawet zbliżonych możliwości świadczenia usług jest zatem oczywiście bezzasadne, a co więcej można z całą pewnością uznać, iż Przedsiębiorstwo – nie widząc żadnej niepoprawności w swoich działaniach – miało zamiar wyeliminowania przedsiębiorców, którzy dotychczas prowadzili działalność w okolicach Portu, a którzy zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez Przedsiębiorstwo w niniejszym postępowaniu stworzyli „mafijne” powiązania. System organizacji ruchu wykreowany przez Przedsiębiorstwo podzielił przedsiębiorców na tych wybranych, prowadzących działalność z całkowitym poparciem Przedsiębiorstwa, które udostępnia im na wyłączność część najbardziej wartościowej z punktu widzenia usług taksówkowych powierzchni przy Lotnisku i pozostałych, zmuszonych podporządkować się regulom stworzonym przez Przedsiębiorstwo, a które spychają ich na peryferia działalności.

Taki system jest z punktu widzenia zasad swobodnej konkurencji nie do przyjęcia i narusza art. 8 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Zgodnie z treścią art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Organ administracji - Przez Urzędu - w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji jest zatem rzecznikiem interesu publicznego, co wynika również z jego zadań w strukturze administracji publicznej – m.in. art. 7 kpa. Decyzja administracyjna może bowiem dotyczyć nie tylko stron, lecz także jej skutki mogą rozciągać się i na inne osoby (osoby fizyczne, jednostki organizacyjne) – por. B. Adamiak/J. Borkowski *Kodeks postępowania administracyjnego, Komentarz*, wyd. C.H. BECK, Warszawa 1996, str. 57). Interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. Opierając się na orzecznictwie przyjmuje się, że z naruszeniem interesu publicznoprawnego możemy mieć do czynienia w przypadku gdy skutki działań sprzecznych z ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, bądź gdy te działania wywołują na rynku inne niekorzystne zjawiska. W państwie prawa pojęcie naruszenia interesu publicznoprawnego nie może być jednak pojmowane w sposób mechaniczny i oceniane ilościowo.

W rozstrzyganych przez Prezesa Urzędu postępowaniach zasadnym jest zatem ustalenie, czy nastąpiło naruszenie interesu publicznoprawnego.

W przedmiotowej sprawie działania Przedsiębiorstwa, mimo że podejmowane na rynku właściwym w przedmiotowej sprawie mają wpływ jak to wykazano w niniejszej decyzji na rynek usług przewozów taksówkowych w Warszawie i okolicach. Sytuacja ograniczania konkurencji poprzez przyznanie uprzywilejowanej pozycji trzem firmom w miejscu tak newralgicznym dla istoty usług taksówkowych jak Lotnisko stanowi zagrożenie dla wszystkich innych przedsiębiorców, świadczących te usługi i posiada także wpływ interesy ekonomiczne rzeszy konsumentów, którzy korzystają z Portu, a którzy praktycznie skazani są na wybrane przez Przedsiębiorstwo korporacje.

Nie da się zatem w żaden sposób zaprzeczyć, iż w niniejszej sprawie mamy do czynienia z naruszeniem interesu publicznoprawnego.

Stosownie do art. 101 ust. 2 pkt 1) ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może nałożyć, w drodze decyzji, na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość od 1 000 do 5 000 000 euro, jednak nie większej niż 10% przychodu, osiągniętego przez karanego przedsiębiorcę w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenie kary, jeżeli dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 8. Treść art. 11 pkt 15) określa przychód jako przychód uzyskany w roku podatkowym poprzedzającym dzień wszczęcia postępowania na podstawie ustawy, w rozumieniu obowiązujących przedsiębiorcę przepisów o podatku dochodowym.

W niniejszej sprawie udowodniono Przedsiębiorstwu stosowanie dwóch praktyk ograniczających konkurencję. Zdaniem Prezesa Urzędu, charakter oraz uciążliwość stosowanych przez Przedsiębiorstwo praktyk ograniczających konkurencję w pełni uzasadniają nałożenie na nie kary pieniężnej.

Prezes Urzędu wymierzając karę w wysokości 10.000 euro, co stanowi równowartość 38.544 zł (słownie: trzydzieści osiem tysięcy pięćset czterdzieści cztery złote) wyszedł z założenia, iż ma ona mieć charakter nie tylko prewencyjny, ale także represyjny. Należy bowiem podkreślić, iż Przedsiębiorstwo już w trakcie prowadzonego postępowania kontynuowało działania wprowadzające zmiany w organizacji ruchu drogowego na terenie przylegającym do Lotniska. Nie próbując nawet powstrzymać swoich działań pogłębiających deformację relacji rynkowych do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez Prezesa

Urzędu - organ antymonopolowy Przedsiębiorstwo wykazało lekceważenie istniejącego stanu prawnego. Wartość euro została przeliczona według kursu średniego walut obcych ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski w dniu 29 grudnia 2000r. – Tabela nr 252/A/NBP/2000, stosownie do art. 115 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym wartość euro, o której mowa w przepisach ww. ustawy podlega przeliczeniu na złote według kursu średniego walut obcych ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu roku kalendarzowego poprzedzającego rok nałożenia kary. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Przedsiębiorstwo w 2000r., osiągnęło ono przychód w wysokości ..... (pismo z dnia 28 czerwca 2001r.), a zatem wymierzona przez Prezesa Urzędu kara stanowiąca ..... przychodu Przedsiębiorstwa w roku 2000, mieści się w granicach wyznaczonych przez art. 101 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W trakcie prowadzonego postępowania Wnioskodawcy wnieśli o nadanie decyzji Prezesa Urzędu rygoru natychmiastowej wykonalności. Na gruncie art. 108 § 1 k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Z uwagi na objęcie odrębną regulacją w polskim prawie antymonopolowym kwestii zaopatrywania decyzji Prezesa Urzędu w rygor natychmiastowej wykonalności dotychczasowe orzecznictwo Sądu Antymonopolowego przyjmuje, iż art. 108 § 1 k.p.a. nie ma wprost zastosowania do decyzji Prezesa Urzędu, lecz odpowiednio (postanowienie Sądu Antymonopolowego z dnia 21 stycznia 1994r. sygn. akt XVII Amz 2/93). Orzecznictwo to powstałe wprawdzie pod rządami nieobowiązującej już ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów zachowuje swoją aktualność, a to z uwagi na odrębne uregulowanie kwestii nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności również w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów. Stosownie do art. 90 ww. ustawy Prezes Urzędu może nadać rygor natychmiastowej wykonalności decyzji w całości lub w części, jeżeli wymaga tego ochrona konkurencji lub ważny interes konsumentów.

Jak zostało wykazane w niniejszej decyzji wykreowana przez Przedsiębiorstwo sytuacja na rynku właściwym negatywnie wpływa na stan konkurencji na rynku usług taksówkowych w Warszawie i okolicach. Taki stan rzeczy wymaga podjęcia działań przeciwdziałających pogarszaniu się sytuacji przedsiębiorców wykonujących usługi taksówkowe, które może doprowadzić do zaprzestania funkcjonowania na tym rynku wielu przedsiębiorców, a w konsekwencji do jego zubożenia ze szkodą dla konsumentów. Podjęcia zdecydowanych kroków wymaga również dobro konsumentów, ich prawo do dokonywania wolnych i ekonomicznych wyborów przedsiębiorcy.

Jednak nadając rygor natychmiastowej wykonalności należy wykazać, iż zaopatrzenie decyzji w ten środek jest niezbędne dla realizacji jej celów. Tymczasem, w przedmiotowej sprawie - zdaniem Prezesa Urzędu - brak jest takich przesłanek. Niniejsza decyzja nie odbiega swym charakterem od innych decyzji stwierdzających stosowanie praktyk ograniczających konkurencję, a Wnioskodawcy nie wykazali specyfiki w kwestionowanym działaniu Przedsiębiorstwa, która uzasadniałaby podjęcie nadzwyczajnych środków. Odmawiając nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności Prezes Urzędu wziął również pod uwagę, iż działania, które musi podjąć Przedsiębiorstwo, polegające



i prowadzące do zmiany - eliminacji negatywnych elementów wprowadzonego systemu obsługi taksówkowej Lotniska mają charakter długofalowy i niewątpliwie wymagają dogłębnie przemyślanych decyzji.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji

Karę należy wpłacić na konto:  
NBP o/o W-wa 10101010-7878-223-1

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji za pośrednictwem niniejszej Delegatury.

Z up. Prezesa  
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Otrzymują:

**Przedsiębiorstwo Państwowe  
„Porty Lotnicze”**  
ul. Żwirki i Wigury 1  
00-906 Warszawa

DYREKTOR  
Delegatury w m.st. Warszawie  
*Janusz Król*

**Miejskie Przedsiębiorstwo  
Taksówkowe Sp. z o.o.**  
ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. 11  
02-366 Warszawa

**SAWA TAXI Sp. z o.o.**  
ul. Związku Walki Młodych 5  
02-786 Warszawa

**Stowarzyszenie Prywatnych  
Przewoźników ME.RC Taxi**  
ul. Mińska 25  
03-808 Warszawa

**Pan  
Janusz Chaberski**  
*Pełnomocnik przedsiębiorców:*  
*Stowarzyszenie*  
*Transportu Prywatnego „Euro – Taxi”*  
*Stowarzyszenie Warsaw Taxi*  
*Transport Osobowy „AIR-TRANS” s.c.*  
ul. Mozarta 6 m 1107  
02-736 Warszawa