



**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, 16 marca 2012 r.

RWR 410 -1/11/ZK

Decyzja RWR 7/2012

- I.** Na podstawie art. 11 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. nr 50, poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust.1 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 roku w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Stowarzyszeniu „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, Stowarzyszeniu Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz „Sudety” Zrzeszeniu Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie
- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

uznaje się za ograniczającą konkurencję praktykę polegającą na zawarciu przez ww. podmioty porozumienia mającego na celu ograniczenie konkurencji na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi wyznaczonego granicami Gminy Miejskiej Dzierżoniów, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych opłat za przejazd taksówką, tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV, co stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i stwierdza się zaniechanie jej stosowania z dniem 27 października 2011 roku.

- II.** Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 powołanej wyżej ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust.1 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 roku w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko Stowarzyszeniu „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, Stowarzyszeniu Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz „Sudety” Zrzeszeniu Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

1. nakłada się na Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie karę pieniężną w wysokości 2 466,97 zł (słownie: dwa tysiące czterysta sześćdziesiąt sześć złotych dziewięćdziesiąt siedem groszy) płatną do budżetu państwa za stosowanie praktyki opisanej w punkcie I sentencji niniejszej decyzji;
2. nakłada się na Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie karę pieniężną w wysokości 3 207,20 zł (słownie: trzy tysiące dwieście siedem złotych dwadzieścia groszy) płatną do budżetu państwa za stosowanie praktyki opisanej w punkcie I sentencji niniejszej decyzji;
3. nakłada się na „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie karę pieniężną w wysokości zł 1 344,53 (słownie: tysiąc trzysta czterdzieści cztery złote pięćdziesiąt trzy grosze) płatną do budżetu państwa za stosowanie praktyki opisanej w punkcie I sentencji niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 16 czerwca 2011 roku Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej również jako Prezes Urzędu) wszczął postępowanie wyjaśniające w sprawie wstępnego ustalenia czy korporacje taksówkarskie działające na terenie Miasta Dzierżoniów zawarły ograniczające konkurencję porozumienie w kwestii stosowania jednolitej taryfy opłat za świadczone usługi na lokalnym rynku przewozu osób taksówkami osobowymi w mieście Dzierżoniów, co stanowić może naruszenie art. 6 ust. 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W oparciu o ustalenia poczynione w toku ww. postępowania Prezes Urzędu wszczął z urzędu, w dniu 30 września 2011 roku postępowanie antymonopolowe przeciwko Stowarzyszeniu „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie (zwanego dalej również jako „Taxi Serce”), Stowarzyszeniu Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis w Dzierżoniowie (zwanego dalej również jako „Taxi Bis”) oraz „Sudety” Zrzeszeniu Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie (zwanego dalej również jako „Taxi Sudety”) w związku z podejrzeniem zawarcia porozumienia mającego na celu ograniczenie konkurencji na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi w Gminie Miejskiej Dzierżoniów, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych opłat za przejazd taksówką, tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV, co stanowić może naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Na podstawie Upoważnienia Prezesa Urzędu nr 4/2011 z dnia 15 listopada 2011 roku w dniu 16 listopada 2011 roku dokonano kontroli ww. przedsiębiorców w ich siedzibach. Protokoły z przeprowadzonych kontroli zostały włączone do akt niniejszego postępowania.

Postanowieniem Prezesa Urzędu nr 32/2012 z dnia 6 lutego 2012 roku zmienionym postanowieniami nr RWR 41/2012 z dnia 14 lutego 2012 roku oraz nr RWR 51/2012 z dnia 7 marca 2012 roku działając z urzędu, dopuszczono dowód z przesłuchania w charakterze świadka Pana R. Ł., członka Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie, dowód z przesłuchania w charakterze świadka Pana R. K. oraz Pana W. D., członków „Sudety” Zrzeszenia Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej.

W dniu 20 lutego 2012 roku odbyła się rozprawa, na której przeprowadzono dowód z przesłuchania wyżej wymienionych świadków.

Pismem z dnia 7 marca 2012 roku Prezes Urzędu zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami postępowania i przedstawienia ostatecznych stanowisk w sprawie.

Prezes Urzędu ustalił następujący stan faktyczny

I. Strony postępowania

Stronami niniejszego postępowania są trzy stowarzyszenia zrzeszające członków prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego taksówką, tj. Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie (dalej łącznie zwane również „korporacjami”, „korporacjami taksówkarskimi”).

1. Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie

Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” jest podmiotem wpisanym przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji oraz Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej pod nr. 0000062300. Wpisu dokonano w dniu 21 listopada 2001 roku. Siedziba Stowarzyszenia znajduje się w Dzierżoniowie przy ul. Świdnickiej 38. W roku 2007 członkami Stowarzyszenia pozostawało 25 członków, na dzień wydania niniejszej decyzji jest to 27 członków. Przychód Stowarzyszenia w 2011 roku wyniósł (...) zł.

dowód: Postanowienia SR dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu: k. 71 i 75, Zaświadczenie o dokonaniu wpisu: k. 70, pismo Stowarzyszenia z 8.08.2011r.: k. 91-92, zeznanie o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) przez podatnika podatku dochodowego od osób prawnych: k. 365-367.

2. Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie

Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie jest podmiotem wpisanym przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji oraz Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej pod nr. 0000076613. Stowarzyszenie działa na podstawie statutu z dnia 8 stycznia 1998 roku. Zgodnie z postanowieniami statutu celem Stowarzyszenia jest m.in. propagowanie postaw i działań skierowanych na popieranie, umacnianie i rozwój indywidualnego przewozu taksówkowego, upowszechnianie etosu pracy w tym etyki zawodowej oraz dbałość o interes grupowy członków stowarzyszenia wobec organów władzy i administracji oraz innych podmiotów. Stowarzyszenie realizuje cele poprzez prowadzenie działalności wewnątrzorganizacyjnej polegającej na koordynacji i organizacji działalności członków stowarzyszenia, doradztwo organizacyjne, techniczne, prawne, ekonomiczne, organizowanie i przeprowadzanie szkoleń w zakresie podejmowania i prowadzenia indywidualnego transportu taksówkowego. Stowarzyszenie posiada władze w postaci Walnego Zebrania Członków, Zarządu oraz Komisji

Rewizyjnej. Na członka zwyczajnego może być przyjęty kandydat po złożeniu pisemnej deklaracji posiadający rekomendację trzech zwyczajnych członków stowarzyszenia. Członkowie Stowarzyszenia są zobligowani do nie pobierania za świadczone przez siebie usługi cen wyższych niż ustalone w cenniku w nim obowiązującym. W 2007 roku Stowarzyszenie liczyło 39 członków, na dzień wydania niniejszej decyzji jest to 31 osób. Przychód Stowarzyszenia w 2011 roku wyniósł (...) zł.

dowód: Postanowienie Sądu Rejonowego dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu: k. 21-22, Zaświadczenie o dokonaniu wpisu: k. 20, Statut Stowarzyszenia: k. 29-36, pismo Stowarzyszenia z 1.08.2011r.: k. 23-24, pismo Stowarzyszenia z 5.01.2012r.: k. 194-195, rachunek zysków i strat na dzień 31.12.2011r.: k. 278.

3. „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie

„Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie jest podmiotem wpisanym przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji oraz Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej pod nr. 0000056746. Zrzeszenie działa na podstawie statutu, który stanowi, iż Zrzeszenie jest powołane do usprawniania przemieszczania się osób oraz ich bagażu taksówkami. Celem Zrzeszenia jest również ujednoczenie zakresu obowiązków taksówkarzy, stawek przeliczeniowych oraz ogólnych zasad współpracy. Członkiem Zrzeszenia może zostać każdy spełniający warunki statutowe, po podjęciu Uchwały Zarządu Zrzeszenia. Do władz Zrzeszenia należą: Walne Zebranie, Zarząd Zrzeszenia oraz Komisja Rewizyjna. W Zrzeszeniu obowiązuje Regulamin, zgodnie z którym cennik usług ustala Zarząd Zrzeszenia. Zmian dokonuje się w przypadku wzrostu kosztów prowadzenia działalności usługowej w zakresie transportu i wprowadza się drogą odrębnej uchwały. Jednocześnie wskazano w nim, że do obowiązków kierowcy należy m.in. pobieranie opłat za usługi ściśle według wskazań taksometru oraz cennika usług. W roku 2007, jak i na dzień wydania niniejszej decyzji Zrzeszenie posiada 22 członków. Przychód Zrzeszenia w 2011 roku wyniósł (...) zł.

dowód: Postanowienie Sądu Rejonowego dla Wrocławia Fabrycznej we Wrocławiu: k. 48-49, Zaświadczenie o dokonaniu wpisu: k. 47, Statut Stowarzyszenia: k. 42-46, regulamin Zrzeszenia: k. 63, pismo Zrzeszenia z 17.08.2011r.: k. 50-51, zeznanie o wysokości osiągniętego dochodu (poniesionej straty) przez podatnika podatku dochodowego od osób prawnych za rok podatkowy 2011: k. 380.

II. Zbieżność zachowań cenowych korporacji taksówkarskich

1. W grudniu 2007 roku trzy korporacje taksówkarskie działające na rynku odpłatnego przewozu osób taksówkami na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów wprowadziły takie same zmiany do stosowanych cenników świadczonych usług. Korporacjami tymi były: Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie. W tym czasie licencję na wykonywanie usług w zakresie przewozu osób taksówką posiadało 115 osób. W chwili wprowadzenia zmian ww. korporacje taksówkarskie zrzeszały 74,7 % przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie odpłatnego przewozu osób taksówką, co przedstawia tabela zamieszczona poniżej.

Tabela 1.

Przedsiębiorca	Ilość kierowców	Struktura w %*
Taxi Serce	25	21,7
Taxi Bis	39	33,9
Taxi Sudety	22	19,1
Razem	86	74,7
Niezrzeszeni	29	25,3
Ogółem w Dzierżoniowie	115	100

*udział obliczony w odniesieniu do ilości taksówkarzy ogółem w Dzierżoniowie

dowód: pismo Burmistrza Miasta Dzierżoniów z 1.07.2011r.: k. 111, pismo Burmistrza Miasta Dzierżoniów z 10.01.2012r.: k. 202,

2. Wprowadzone przez korporacje taksówkarskie zmiany spowodowały ujednoczenie stosowanych przez nich stawek w zakresie opłaty początkowej, opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV. Ujednoczone stawki przedstawia tabela zamieszczona poniżej.

Tabela 2.

Przedsiębiorca	Opłata za 1 km				Opłata początkowa	Opłata postojowa
	Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4		
Taxi Bis	1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł	5 zł	24 zł/godz.
Taxi Serce	1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł	5 zł	24 zł/godz.
Taxi Sudety	1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł	5 zł	24 zł/godz.

3. Do grudnia 2007 roku, to jest do chwili dokonania powyższych zmian ww. korporacje taksówkarskie stosowały następujące cenniki za świadczone przez siebie usługi.

Tabela 3

Przedsiębiorca	Opłata za 1 km				Opłata początkowa	Opłata postojowa
	Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4		
Taxi Bis	1,00 zł	1,50 zł	2,00 zł	3,00 zł	4,50 zł	20 zł/godz.
Taxi Serce	1,00 zł	1,50 zł	2,00 zł	3,00 zł	4,50 zł	20 zł/godz.
Taxi Sudety	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

dowód: pismo z 1.08.2011r.: k. 23-24, pismo z 8.08.2011r.: k. 91-92.

Tak więc nowe opłaty za świadczone usługi płatnego przewozu osób taksówką wprowadzone przez wszystkie trzy korporacje taksówkarskie w grudniu 2007 roku były wyższe od uprzednio obowiązujących i zostały ujednoczone.

III. Okoliczności wprowadzenia jednolitych opłat

1. W dniu 25 października 2007 roku Zarząd Taxi Bis wraz z Komisją Rewizyjną powołując się na stały wzrost cen paliw i innych składników kosztów uzyskania przychodów postanowił poddać pod ogólną dyskusję członków Stowarzyszenia formę i wielkość ewentualnej podwyżki cen usług. Jednocześnie sporządzono dokument, w którym wskazano wersje podwyżek stawek od dnia 1 grudnia 2007 roku. W pierwszej z podanych wersji stawka opłaty początkowej miała wynieść 5 zł, I taryfa – 1,20 zł zaś opłata za godzinę postoju 24 zł. W drugiej z wersji opłata początkowa została zaproponowana w wysokości 5 zł, I taryfa – 1,00 zł a opłata za godzinę postoju 20 zł. Dokument ten został podpisany przez większość członków Stowarzyszenia, którzy składając podpis optowali jednocześnie za wprowadzeniem w życie jednej z przedstawionych propozycji.

Decyzją Zarządu z dnia 15 listopada 2007 roku podjęto decyzję o podwyżce cen usług z dniem 1 grudnia 2007 roku w następującej wysokości:

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 4

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł

2. Opłata początkowa – 5 zł

3. Opłata za godzinę postoju – 24 zł we wszystkich taryfach

dowód: pismo Stowarzyszenia z 1.08.2011r.: k. 23-24, notatka do Postanowienia nr RWR 208/2011: k. 374-376.

2. W tym czasie dokonano również zmiany cennika świadczonych usług przez przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce. Jak wskazano w piśmie z dnia 8 sierpnia 2011 roku zmiany w cenniku dokonane zostały na podstawie zgody Zarządu wynikającej z prośb członków. Zmiana cennika miała miejsce w dniu 1 grudnia 2007 roku. Wprowadzony od tej daty cennik kształtował się następująco.

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 5

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł

2. Opłata początkowa – 5 zł

3. Opłata za godzinę postoju – 24 zł we wszystkich taryfach

dowód: pismo stowarzyszenia z 8.08.2011r.: k. 91-92.

3. Zgodnie z oświadczeniem zawartym w piśmie Taxi Sudety z dnia 17 sierpnia 2011 roku na przełomie listopada i grudnia 2007 roku nieformalną decyzją (bez uchwały) zarząd Zrzeszenia podwyższył ceny za usługi świadczone przez zrzeszonych w nim członków. Wprowadzony od tej daty cennik kształtował się następująco.

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 6

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,20 zł	1,80 zł	2,40 zł	3,60 zł

2. Opłata początkowa – 5 zł

3. Opłata za godzinę postoju – 24 zł we wszystkich taryfach

dowód: pismo Zrzeszenia z 17.08.2011r.: k. 50-51, cennik: k. 64.

4. Wprowadzenie zmian w cennikach usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie odpłatnego przewozu osób taksówką wymaga dokonania czynności technicznych związanych z przestawieniem (przewzorcowaniem) taksometru oraz dokonaniem legalizacji zmian przez upoważnionego pracownika Obwodowego Urzędu Miar. Większość zmian w taksometrach zamontowanych w pojazdach członków ww. korporacji taksówkarskich dokonywana była przy udziale Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy. Czynności związane ze zmianą cenników dokonywane są przez urzędników tego Urzędu zwyczajowo w Świdnicy. W 2007 roku wyjątkowo czynności te zostały przeprowadzone w Dzierżoniowie na placu znajdującym się przy ul. Świdnickiej. Wykonanie przez Obwodowy Urząd Miar czynności związanych z legalizacją zmian odbywa się na podstawie uprzednio złożonego wniosku. W przypadku, gdy zmiana ma zostać dokonana u pojedynczego przedsiębiorcy wniosek zwyczajowo zgłasza ten przedsiębiorca. W przypadku zaś, gdy zmiana układu taryf ma dotyczyć większej liczby taksometrów wniosek taki pochodzi zwyczajowo od przedsiębiorców posiadających umiejętności w zakresie przestawień poszczególnych taksometrów – serwisantów kas. Brak jest zatem możliwości dokonania przewzorcowania taksometru oraz wykonania legalizacji zmian bez uprzedniego złożenia stosownego wniosku złożonego w Obwodowym Urzędzie Miar. W każdym z powyższych przypadków przestawienie taksometru odbywa się tylko w obecności uprawnionego pracownika Obwodowego Urzędu Miar, który kontroluje cały proces.

dowód: pismo J.Sz.: k. 362 – 363, pismo Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy: k. 145.

5. W związku z powyższymi decyzjami korporacji taksówkarskich, w dniu 4 grudnia 2007 roku w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy wniosek nr. Obw UM5/400-1385/07 o legalizację ponowną taksometru umieszczonego w posiadanym samochodzie złożył W. C. W tym czasie pozostawał on członkiem Taxi Bis. Dokonano legalizacji wykonanego przewzorcowania taksometru na układ taryf zgodny z decyzją Zarządu Stowarzyszenia. W tym samym dniu wydano również świadectwo legalizacji ponownej na rzecz A. Cz. pozostającego wówczas członkiem Taxi Serce. Dokonano legalizacji wykonanego przewzorcowania taksometru na układ taryf zgodny z układem zaprezentowanym powyżej.

dowód: świadectwo legalizacji ponownej: k. 223, wniosek z 4.12.2007r.: k. 222, zapiska z przewzorcowania taksometru: k. 222v., pismo Taxi Bis z 5.01.2012r.: k. 195, załącznik nr. 4 do protokołu kontroli: k. 77.

6. Kolejne wnioski zostały złożone w dniu 6 grudnia 2007 roku w Obwodowym Urzędzie przez:

- 1) A. T. – wniosek nr Obw UM5/400-1412/2007 – członek Taxi Bis,
- 2) J. Ł. – wniosek nr Obw UM5/400-1401/2007 – członek Taxi Serce,
- 3) S. K. – wniosek nr Obw UM5/400-1406/2007 – członek Taxi Serce.

Zmiany dokonane w układzie taryf u ww. przedsiębiorców były zgodne z układem taryf wskazanym powyżej.

dowód: wnioski z dnia 6.12.2007r. wraz z zapiskami z przewzorcowań taksometrów: k. 217-220.

7. Następnie w dniu 7 grudnia 2007 roku w Obwodowym Urzędzie Miar we Wrocławiu wniosek o legalizację ponowną o nr. Obw. UM1/400-2897/07 złożył M. Ł., który w tamtym czasie pozostawał członkiem Taxi Serce. Dokonano zmiany układu taryf na zgodny z układem zaprezentowanym powyżej.

dowód: wniosek z 7.12.2007r.: k. 244, zapiska przewzorcowania taksometru: k. 241.

8. W dniu 11 grudnia 2007 roku w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy został złożony wniosek o nr. zgłoszenia Obw. UM5/400-1439/07. Wniosek ten datowany był na dzień 10 grudnia 2007 roku z terminem realizacji na dzień 11 grudnia 2007 roku. Z jego treści wynika, iż wnioskodawcą był R. Ł., pozostający wówczas członkiem Taxi Bis. Objęci nim zostali m.in. przedsiębiorcy zrzeszeni we wszystkich trzech korporacjach taksówkarskich działających na terenie Dzierżoniowa. Jak wynika z zapisek z przewzorcowań poszczególnych taksometrów, przeprowadzeniem czynności związanych z dokonaniem zmian i ich legalizacją dokonano już w dniu 10 grudnia 2007 roku u przedsiębiorców wymienionych poniżej w tabeli.

Tabela 7

Imię i nazwisko	Korporacja taksówkarska
R. Ł.	Taxi Bis
A. Ś.	Taxi Sudety
J. Cz.	Taxi Bis
A. K.	Taxi Serce
Z. K.	Taxi Sudety
E. B.	Taxi Sudety
M. M.	b.d.
A. A.	Taxi Bis
Cz. W.	b.d.
A. M.	Taxi Bis
M. K.	Taxi Bis
Ł. K.	Taxi Bis
H. S.	b.d.
M. K.	Taxi Bis
W. D.	Taxi Sudety
K. K.	Taxi Bis
A. S.	Taxi Bis

R. A.	b.d.
S. M.	Taxi Serce
K. K.	Taxi Sudety
S. D.	Taxi Bis
B. Cz.	b.d.
K. S.	Taxi Bis
B. M.	b.d.
A. S.	Taxi Bis
M. Z.	Taxi Serce

Podsumowując powyższe dane wskazać należy, iż w dniu 10 grudnia 2011 roku dokonano legalizacji taksometrów zamontowanych w taksówkach należących do przedsiębiorców zrzeszonych we wszystkich trzech korporacjach u następującej procentowo ilości kierowców.

Tabela 8

Przedsiębiorca	Ilość zrzeszonych w korporacji ogółem	Liczba członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 10.12.2007 r.	Odsetek członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 10.12.2007 r. w %
Taxi Serce	25	3	12
Taxi Bis	39	12	30,77
Taxi Sudety	22	5	22,73

W toku przeprowadzonej rozprawy R. Ł. stanowczo jednak zaprzeczył aby był autorem przedmiotowego wniosku. Zeznał, iż „Podpisy na karcie 149 i 149v. widniejące w rubryce „podpis wnioskodawcy” oraz „imię i nazwisko oraz podpis wnioskodawcy” nie zostały złożone przeze mnie. Charakter pisma widniejący w rubryce „nazwa i adres wnioskodawcy” oraz w tabeli (karta 149) nie jest mój a podpis nie należy do mnie. Nie wypełniałem także formularza widniejącego na karcie 149v. ani nie składałem tam podpisu.” Wskazał również „To na pewno nie są moje podpisy. Nie mam pojęcia kto mógł za mnie ten wniosek wypełnić. Dane dotyczące mojej osoby są prawdziwe.”

dowód: zapiski z przewzorcownia taksometrów: k.308-313, 315-332 , wniosek o numerze zgłoszenia Obw. UM5/400-1439/07: k. 149, zestawienie sporządzone przez Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy: k. 147, pismo Taxi Bis z 5.01.2012r.: k. 195, załącznik nr. 4 do protokołu kontroli: k. 77, zeznania R. Ł.: k. 300 i 302, załącznik do pisma Sudety z 9.01.2012r.: k. 197.

9. W dniu 11 grudnia 2007r. w Obwodowym Urzędzie Miar został złożony wniosek nr Obw. UM5/400-1444/07 pochodzący od R. K. zrzeszonego w Taxi Sudety. Termin realizacji wniosku został określony na dzień 11 grudnia 2007 roku. Zgodnie z zapiskami z przewzorcowań taksometrów, wniosek złożony przez R. K. obejmował wykonanie legalizacji ponownej 24 sztuk taksometrów zamontowanych w pojazdach należących do następujących osób będących członkami wszystkich trzech ww. korporacji taksówkarskich:

Tabela 9

Imię i nazwisko	Korporacja taksówkarska
-----------------	-------------------------

R. K.	Taxi Sudety
W. R.	Taxi Bis
T. M.	Taxi Serce
B. Rz.	b.d.
C. W.	Taxi Sudety
S. N.	b.d.
M. F.	Taxi Serce
W. W.	Taxi Sudety
M. K.	b.d.
W. P. – J.	Taxi Sudety
P. R.	Taxi Sudety
B. W.	Taxi Sudety
W. K.	Taxi Sudety
J. J.	Taxi Sudety
Z. G.	Taxi Sudety
E. L.	Taxi Serce
J. J.	Taxi Bis
E. F.	Taxi Bis
D. C.	Taxi Serce
P. Sz.	Taxi Sudety
M. A.	Taxi Sudety
P. M.	Taxi Serce
J. K.	b.d.
J. Sz.	Taxi Serce

Podsumowując powyższe dane wskazać należy, iż w dniu 11 grudnia 2011 roku dokonano legalizacji taksometrów zamontowanych w taksówkach należących do przedsiębiorców zrzeszonych we wszystkich trzech korporacjach u następującej procentowo ilości kierowców.

Tabela 10

Przedsiębiorca	Ilość zrzeszonych w korporacji ogółem	Liczba członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 11.12.2007 r.	Odsetek członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 11.12.2007 r. w %
Taxi Serce	25	6	24
Taxi Bis	39	3	7,69
Taxi Sudety	22	11	50

dowód: wniosek nr Obw.UM5/400-1444/07: k. 153, zestawienie sporządzone przez Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy: k. 152, potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia: k. 151, pismo Taxi Bis z 5.01.2012r.: k. 195, załącznik nr. 4 do protokołu kontroli: k. 77, załącznik do pisma Sudety z 9.01.2012r.: k. 197, zapiski z przeowzorcowania taksometrów: k. 335-358.

10. W dniu 12 grudnia 2007 roku Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy wydał świadectwa legalizacji ponownej na rzecz: W. R., W. G. oraz A. M.. Wszyscy powyżej wymienieni byli wówczas członkami Taxi Bis.

dowód: świadectwa legalizacji ponownej: k. 212-214, pismo Taxi Bis z 5.01.2012r.: k. 195.

11. W dniu 13 grudnia 2007 roku Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy wydał świadectwo legalizacji ponownej na rzecz Jerzego Ujmy zrzeszonego wówczas w Radio Sudety. Kolejne wykonane przez Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy legalizacje przeworcowania taksometrów miały miejsce w dniach:

- 1) 15 grudnia 2007 roku – dotyczyło B.C. – Taxi Serce,
- 2) 27 grudnia 2007 roku – wniosek T. R. – Taxi Sudety,
- 3) 27 grudnia 2007 roku – dotyczyło Z. G. – Taxi Sudety.

dowód: świadectwa legalizacji ponownej: k. 210-211, k. 208, wniosek z 27.12.2007r.: k. 209.

12. Podsumowując powyższe ustalenia chronologia dokonywania zmian wśród poszczególnych przedsiębiorców zrzeszonych w ww. korporacjach taksówkarskich przedstawiała się następująco:

Tabela 11

Data legalizacji zmiany taryf	Liczba członków korporacji		
	Taxi Serce	Taxi Bis	Taxi Sudety
4 grudnia 2007 r.	1	1	-
6 grudnia 2007 r.	2	1	-
7 grudnia 2007 r.	1	-	-
10 grudnia 2007 r.	3	12	5
11 grudnia 2007 r.	6	3	11
12 grudnia 2007 r.	-	2	-
13 grudnia 2007 r.	-	-	1
15 grudnia 2007 r.	1	-	-
27 grudnia 2007 r.	-	-	2

13. Mając powyższe dane na uwadze wskazać należy, iż w dniach 10 i 11 grudnia 2007 roku, na podstawie wniosku nr Obw. UM5/400-1439 oraz wniosku o nr. Obw. UM5/400-1444/07 złożonego przez R. K.o dokonanie legalizacji taksometrów zamontowanych w taksówkach należących do przedsiębiorców zrzeszonych we wszystkich trzech korporacjach, dokonano legalizacji u następującej procentowo ilości przedsiębiorców w nich zrzeszonych:

Tabela 12

Przedsiębiorca	Ilość zrzeszonych w korporacji ogółem	Liczba członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 11.12.2007 r.	Odsetek członków, których dotyczyła legalizacja z dnia 11.12.2007 r. w %
Taxi Serce	25	9	36
Taxi Bis	39	15	38,4
Taxi Sudety	22	16	72,7

Z powyższego zestawienia wynika, iż znacząca liczba przedsiębiorców zrzeszona w korporacjach taksówkarskich działających na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów wprowadziła zmiany w stosowanych przez siebie cennikach w dniu 10 i 11 grudnia 2007

roku. Istotnym jest również, iż działania te zostały objęte wspólnymi wnioskami, to jest, iż wykluczonym jest aby przedsiębiorcy ci działali indywidualnie bądź choćby w ramach reprezentacji poszczególnych korporacji.

14. Czynność dokonania legalizacji przewzorcowania taksometrów zamontowanych w taksówkach należących do przedsiębiorców zrzeszonych w ww. korporacjach taksówkarskich odbyła się w Dzierżoniowie na placu przy ul. Świdnickiej. Jak wskazał w swoich zeznaniach świadek R. K. „W grudniu 2007 roku został powiadomiony Urząd Miar w Świdnicy i odpowiedni przedsiębiorca zajmujący się przestawianiem taksometrów aby dokonać zmian u taksówkarzy w Dzierżoniowie. Wszyscy podjeżdżali w umówione miejsce w Dzierżoniowie i dokonywali zmian. *Z innymi przedstawicielami innych korporacji ustaliliśmy wspólnie datę zmian aby obniżyć koszty ich dokonania.* (...) Aby dokonać legalizacji zmian inne korporacje także musiały wcześniej złożyć podobne wnioski w Świdnicy. Nie wiem kto składał wniosek, *ale w porozumieniu z pozostałymi korporacjami ustaliliśmy termin wizyty kogoś z Urzędu Miar.* Nie wiem nic o takiej sytuacji aby wtedy ktoś spontanicznie podjechał na plac przy ul. Świdnickiej i dokonał zmian wykorzystując obecność urzędników. *O potrzebie podwyżki zdecydowali wspólnie kierowcy wszystkich korporacji.* Data zmiany uzależniona była od decyzji Urzędu Miar a my się do tego dostosowaliśmy. Wszyscy mieli wprowadzić zmiany w tym samym dniu, nikt jednak nie narzucał tej konkretnej daty ale chodziło o obniżenie kosztów legalizacji.” Podobnie zeznał świadek R. Ł., który wskazał, iż „W 2007 r. legalizacja zmian była dokonana w Dzierżoniowie na ul. Świdnickiej przy restauracji „Centralna”. Prawdopodobnie ja też dokonałem tam legalizacji. Wydaje mi się, że byli tam także taksówkarze z innych korporacji.”

dowód: zeznania świadka R. K.: k. 301, zeznania świadka R. Ł.: k. 300 i 302.

15. Okoliczności dokonania przewzorcowania taksometrów w dniach 10 i 11 grudnia 2007 roku, na które wskazał w zeznaniach świadek R. K. potwierdziły w toku postępowania strony niniejszego postępowania. Taxi Serce wskazało bowiem, iż legalizacja zmian w grudniu 2007 roku przebiegała w Dzierżoniowie w obecności urzędników Obwodowego Urzędu Miar. Podobnie stwierdziło Taxi Bis, które również potwierdziło, że zmiany zostały dokonane w Dzierżoniowie na dużym placu przy ul. Świdnickiej. Zmiany te dotyczyły nie tylko taksówek należących do członków ich korporacji. Jednocześnie Taxi Bis wskazało, iż „inne korporacje widząc, że zmieniamy taksometry mogły skrzyknąć się przez radio i też stanąć do dokonania zmian”. Taxi Sudety zaś w piśmie z dnia 19 października 2011 roku wyjaśniło, iż w 2007 roku zareagowało na zmiany cen przeprowadzane u konkurencji. Zrzeszenie skorzystało w tym zakresie z obecności w Dzierżoniowie serwisanta J. Sz. oraz przedstawiciela Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy (wedle wiedzy Zastępcy Przewodniczącego W. Sz. urzędnicy stawili się na wniosek Taxi Bis) i poprosili o stosowne przestawienie również swoich taksometrów. Była to suwerenna decyzja zrzeszenia podjęta poza wiedzą innych stowarzyszeń taksówkarskich. Decyzja o skorzystaniu z obecności ww. osób miało na celu uniknięcie inicjowania oddzielnej drogi proceduralnej i czekania na ponowny przyjazd tych osób, co jednocześnie wpłynęło na ekonomię postępowania i szybkość załatwienia czynności technicznych.

dowód: załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, załącznik nr 1 do protokołu kontroli: k. 16-18, załącznik nr 5 do protokołu kontroli: k. 56-58, pismo Taxi Sudety z 19.10.2011r.: k. 52-55.

16. Mechanizm i okoliczności, w których doszło do wprowadzenia przez wszystkie korporacje taksówkarskie jednolitych opłat za przejazd taksówką, tj. opłaty początkowej,

opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV przedstawił w sposób wyczerpujący w swoich zeznaniach świadek R. K. pozostający w 2007 roku członkiem Taxi Sudety. Z jego zeznań wynika, iż w listopadzie 2007 roku przedsiębiorcy zrzeszeni w ww. korporacjach taksówkarskich ustalili, iż wobec wzrastających cen paliw i związanym z tym ogólnym wzrostem kosztów prowadzenia działalności gospodarczej konieczne jest wprowadzenie podwyżek do stosowanych cenników usług. Jednocześnie kierowcy ustalili zakres wprowadzanej podwyżki oraz termin jej wprowadzenia. Opisując powyższe wydarzenia R.K. wskazał, iż *„Porozumienie w 2007 r. co do zmian cen było, ale nikt nie miał świadomości, że jest to zabronione. Zmiany były spowodowane wzrostem kosztów, w tym też cen paliw, części zamiennych itd. W 2007 r. zrzeszenie „Sudety” postanowiło podnieść ceny razem z innymi korporacjami, gdyż stawki były bardzo niskie. Byłem wtedy chyba przewodniczącym „Sudetów”. (...) Z innymi przedstawicielami innych korporacji ustaliliśmy wspólnie datę zmian aby obniżyć koszty ich dokonania. Wtedy chodziło o to, aby nie robić ze sobą konkurencji i aby stawki były jednolite, aby „nie podbierać” sobie klientów. Chodziło też o to, aby nie zawyżać stawek. Stwierdziliśmy, że np. w Wałbrzychu, gdzie stawki były różne, dochodziło nawet do podpaleń pojazdów firm konkurencyjnych. Nie było jakiegoś wspólnego, ogólnego zebrania, ale na postojach między kierowcami ustalono, że nastąpią podwyżki oraz wysokość tych podwyżek. Następnie to było głosowane na zebraniach poszczególnych korporacji. Wszystkie trzy korporacje działały tak samo. (...) O potrzebie podwyżki zdecydowali wspólnie kierowcy wszystkich korporacji. Data zmiany uzależniona była od decyzji Urzędu Miar a my się do tego dostosowaliśmy. Wszyscy mieli wprowadzić zmiany w tym samym dniu, nikt jednak nie narzucał tej konkretnej daty ale chodziło o obniżenie kosztów samej legalizacji. Każde zrzeszenie musiało złożyć odrębny wniosek, obejmujący jego członków. My nie mogliśmy nakazać niczego innym korporacjom, chodziło jednak o to aby zmiany były jednakowe. O tym, że inne korporacje zmieniają stawki i na jaką wysokość wiedzieliśmy z wcześniej poczynionych ustaleń między kierowcami. Ustaliliśmy konieczność zmiany i jej wysokość.”*

dowód: zeznania świadka R. K.: k. 301.

IV. Sposób przepływu informacji pomiędzy korporacjami taksówkarskimi

1. Na terenie miasta Dzierżoniów zlokalizowana jest mała liczba postojów taksówkowych. Osoby składające wyjaśnienia w toku przeprowadzonych kontroli wskazały zgodnie, iż z postojów tych korzystają wszyscy przedsiębiorcy posiadający odpowiednią licencję. Nie ma postoju przydzielonego konkretnej korporacji. Wszystkie postoje są miejskie.

dowód: załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, załącznik nr 1 do protokołu kontroli: k. 16-18, załącznik nr 5 do protokołu kontroli: k. 56-58.

2. Osoby reprezentujące Strony niniejszego postępowania zgodnie wskazały, iż znają osoby znajdujące się w kierownictwie konkurencyjnych korporacji jednak jednocześnie podkreślili, iż znajomości te nie mają charakteru osobistych lecz wynikają z wykonywania działalności taksówkarskiej na tych samych postojach taksówkowych. Zaprzeczyli aby kiedykolwiek organizowane były formalne spotkania kierowców, czy kierownictw z różnych korporacji. Jedynym wyjątkiem są spotkania organizowane przez władze miasta Dzierżoniów.

dowód: załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, załącznik nr 1 do protokołu kontroli: k. 16-18, załącznik nr 5 do protokołu kontroli: k. 56-58.

3. Wiadomości o wprowadzanych w poszczególnych korporacjach zmianach cen są przekazywane pomiędzy przedsiębiorcami wchodzącymi w skład poszczególnych korporacji na drodze przekazów ustnych (jak to wskazywały w toku postępowania strony, na drodze „poczty pantoflowej”). Miejscem wymiany tych informacji są najczęściej postoje taksówkarskie. Wniosek taki wynika z oświadczeń zebranych w toku postępowania zarówno od Taxi Serce, jak i Taxi Sudety. Okoliczności te potwierdzili w swoich zeznaniach również przesłuchani w trakcie rozprawy świadkowie. W. D., członek Taxi Sudety wskazując na okoliczności wprowadzenia w 2007 roku zmian do cennika zeznał, iż „Kierowcy rozmawiają ze sobą o podwyżkach. Nie było tajemnicą, że w danym dniu będziemy robić zebranie i nie jest dziwne, że kierowcy z innych korporacji wiedzieli o postanowieniach zapadłych na tym zebraniu”. Z kolei świadek R. Ł. wskazał, iż „W Dzierżoniowie jest tak, że wszyscy czekają z podwyżkami na „Bis” i tak samo było w 2007 roku. Inni taksówkarze dowiadują się o naszych zmianach z cenników umieszczonych na szybach. Poza tym Dzierżoniów to małe miasto i wieści się szybko rozchodzą, wszyscy stoją na wspólnych postojach”. Strony postępowania podkreślały również, iż o wprowadzonych u konkurencji zmianach dowiadują się z obserwacji cenników umieszczanych za szybami pojazdów.

dowód: załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, załącznik nr 1 do protokołu kontroli: k. 16-18, załącznik nr 5 do protokołu kontroli: k. 56-58, zeznania świadka W. D.: k. 303, zeznania świadka R.Ł.: k. 302, pismo Taxi Sudety z 19.10.2011r.: k. 52-55, pismo Taxi Bis z 14.10.2011r.: k.26-28.

V. Zmiany w cennikach usług korporacji taksówkarskich w 2011 roku

W 2011 roku Strony niniejszego postępowania wprowadziły zmiany do stosowanych uprzednio cenników. Sposób dokonania zmian oraz wysokość wprowadzonych w ich wyniku stawek są odmienne od okoliczności ujednoczenia opłat w grudniu 2007 roku.

1. Taxi Sudety

Decyzja o zmianie stawek opłat została podjęta w dniu 2 października 2011 roku na Walnym Zebraniu członków stowarzyszonych w Taxi Sudety. W głosowaniu zatwierdzono wprowadzenie nowego cennika świadczonych usług od dnia 1 listopada 2011 roku. Nowy cennik usług obowiązujący w Taxi Sudety przedstawia się następująco:

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 13

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,40 zł	2,10 zł	2,80 zł	4,20 zł

2. Opłata początkowa – 6 zł

3. Opłata za godzinę postoju – 28 zł we wszystkich taryfach

Wprowadzenie w życie zmian rozpoczęto w dniu 2 listopada 2011 roku z inicjatywy S. Dz. – członka Zrzeszenia. W dniu 8 listopada 2011 roku na wniosek osoby uprawnionej do dokonywania ingerencji w układzie taksometru wykonano czynność legalizacji zmian w 15 taksometrach należących do przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Sudety.

dowód: protokół z Walnego Zwyczajnego Zebrania w dniu 2.10.2011r.: k. 59, cennik: k. 62, pismo Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy z 6.02.2012r.: k. 275, wniosek z 8.11.2011r.: k. 161, zestawienie sporządzone przez Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy: k. 160, świadectwa legalizacji ponownej: k. 158 i 156, załącznik do pisma Sudety z 9.01.2012r.: k. 197, załącznik do pisma Zrzeszenia z 9.02.2011r.: k. 288.

2. Taxi Serce

W dniu 20 października 2011 roku z Obwodowym Urzędem Miar w Świdnicy skontaktował się przedstawiciel przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce i w ich imieniu ustalił termin dokonania legalizacji zmiany układu taryf na dzień 27 października 2011 roku. W tym dniu na wniosek dwóch przedsiębiorców uprawnionych do dokonania zmiany taryf dokonano legalizacji u 9 przedsiębiorców będących członkami Taxi Serce.

W taksometrach wprowadzono następujący układ taryf:

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 14

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,60 zł	2,40 zł	3,20 zł	4,80 zł

2. Opłata początkowa – 6 zł

3. Opłata za godzinę postoju – 32 zł we wszystkich taryfach

Wskazując na powody wprowadzenia zmian Taxi Serce w toku postępowania wskazało, iż termin został tak dobrany aby zdążyć z podwyżką przed dniem 1 listopada 2011 roku. Podniosło również, iż uzgodnień w sprawie zmian dokonywano na postojach jednocześnie starając się nie rozgłaszać tych informacji.

dowód: pismo Obwodowego Urzędu miar w Świdnicy z 25.11.2011r.: k. 175, wnioski z 10.11.2011r.: k. 168-169, zestawienie sporządzone przez Obwodowy Urząd Miar w Świdnicy: k. 167, załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, załącznik nr 1 do protokołu kontroli: k. 16-18, pismo Stowarzyszenia z 7.02.2012r.: k. 277.

3. Taxi Bis

Decyzja o wprowadzeniu zmian do cennika oferowanych usług zapadła dwuetapowo. Wpierw w dniu 5 listopada 2011 roku Zarząd Taxi Bis w związku ze stałym wzrostem paliw oraz zapowiedzią podwyżki składki rentowej oraz zdrowotnej postanowił poddać pod głosowanie członków Stowarzyszenia wnioski w przedmiocie podwyżki cen za świadczone usługi. W dniu 27 listopada 2011 roku Zarząd Taxi Bis postanowił o wprowadzeniu zmian cen za świadczone usługi. Wybrano następujące stawki:

1. Stawka opłaty za 1 km

Tabela 15

Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4
1,40 zł	2,10 zł	2,80 zł	4,20 zł

2. Opłata początkowa – 5,90 zł
3. Opłata za godzinę postoju – 28 zł we wszystkich taryfach

Podane w uchwale Zarządu stawki opłat zaczęły obowiązywać od 2 grudnia 2011 roku. W tym dniu w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy zostały złożone dwa wnioski pochodzące od osób uprawnionych do dokonania zmiany taryf i dotyczące legalizacji ponownej taksometrów zamontowanych w pojazdach należących do m.in. 21 członków Taxi Bis.

dowód: protokół z zebrania Zarządu 9/2011: k. 281, protokół z zebrania Zarządu 10/2011: k. 280, propozycje zmian cennika: k. 279, wniosek z 2.12.2011r.: k. 274, świadectwa legalizacji ponownej: k. 262-273, wniosek z 2.12.2011r.: k. 261, świadectwa legalizacji ponownej: k. 259-260 i 253-258.

Mając na uwadze powyższe dane wskazać należy, iż zmiana cenników dokonana przez Strony niniejszego postępowania dokonana w 2011 roku przebiegała w sposób usystematyzowany w tabeli zamieszczonej poniżej.

Tabela 16

Przedsiębiorca	Opłata za 1 km w zł				Opłata początkowa	Opłata postojowa	Data wprowadzenia zmian
	Taryfa 1	Taryfa 2	Taryfa 3	Taryfa 4			
Taxi Serce	1,60	2,40	3,20	4,80	6 zł	32 zł	27.11.2011r.
Taxi Bis	1,40	2,10	2,80	4,20	5,90 zł	28 zł	2.12.2011r.
Taxi Sudety	1,40	2,10	2,80	4,20	6 zł	28 zł	8.11.2011r.

Z powyższego wynika, iż na skutek zmian dokonanych w cennikach przez Strony niniejszego postępowania w 2011 roku wprowadzono zróżnicowane ceny usług świadczonych przez przedsiębiorców działających na rynku usług odpłatnego przewozu osób na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów. Zmiany te wprowadzone zostały w odstępnie miesiąca czasu. Każda z korporacji taksówkarskich działała samodzielnie składając odpowiednie wnioski za pośrednictwem osób uprawnionych do zmian układu taryf w taksometrze.

VI. Zmiany cen paliw na stacjach paliw położonych w Dzierżoniowie w roku 2007

W toku niniejszego postępowania Prezes Urzędu zwrócił się do czterech przedsiębiorców prowadzących stacje paliw na terenie Dzierżoniowa z prośbą o przekazanie informacji wskazującej na zmiany cen paliw, które występowały pomiędzy czerwcem 2007 roku a czerwcem 2008 roku. Dane przekazane przez przedsiębiorców zostały zestawione w tabeli zamieszczonej poniżej.

Tabela 17

Przedsiębiorca	Paliwo	Data			Zakres zmian
		Czerwiec 2007 r.	Sierpień 2007 r.	Listopad 2007 r.	
S. P. sp. z o.o.	PB 95	4,57 zł	4,49 zł	4,46 zł	- 2,40 %
	ON	3,69 zł	3,84 zł	4,02 zł	+ 8,94 %
	LPG	2,02 zł	2,09 zł	2,29 zł	+13,36 %
A. sp. z o.o.	Pb 95	4,45 zł	4,42 zł	4,42 zł	- 0,67 %
	ON	3,63 zł	3,63 zł	4,10 zł	+ 12,9%
	LPG	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
PKS w Dz. S.A.	PB 95	4,39 zł	4,44 zł	4,43 zł	+ 0,91%
	ON	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	LPG	1,92 zł	2,06 zł	2,24 zł	+ 16,6 %
PKN O. S.A.	PB 95	4,57 zł	4,49 zł	4,56 zł	- 0,21 %
	ON	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	LPG	2,06 zł	2,15 zł	2,32 zł	+ 12,6 %

dowód: pismo A. sp. z o.o. w Rawiczu wraz z załącznikami: k. 100-103, pismo S. P. sp. z o.o. w Warszawie wraz z załącznikami: k. 104-110, pismo P. K. S. w Dz. S.A. w Dzierżoniowie wraz z załącznikami: k. 113-114, pismo P. K. N. O. S.A. w Płocku wraz z załącznikami: k. 181-183.

VII. Stanowiska stron

W toku prowadzonego postępowania jego strony konsekwentnie zaprzeczały, aby pomiędzy nimi doszło do zawarcia porozumienia mającego na celu ujednoczenie stawek opłat za przejazd taksówką. Zgodnie wskazały, iż nie były w tym celu organizowane żadne spotkania między zarządami korporacji. Wyjaśniły, iż pomiędzy korporacjami istnieje raczej silna konkurencja o rynek, na którym występuje stosunkowo duża liczba przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie świadczenia usług odpłatnych przewozów osób taksówką w stosunku do ilości mieszkańców miasta Dzierżoniów. Wskazały również, iż konkurencja ta nie zawęży się tylko do konkurencji pomiędzy poszczególnymi korporacjami ale również uwzględnić w tym zakresie należy dużą liczbę taksówkarzy niezrzeszonych.

Taxi Bis podało ponadto, iż od początku swego istnienia prowadzi własną niezależną politykę oraz wprowadza na rynek lokalny nową stale wzbogacaną ofertę świadczonych usług. I tak w jego ofercie znajdują się: sporządzanie zakupów z możliwością dostawy do mieszkania, awaryjne holowanie aut, dostawa niewielkiej ilości paliwa, pomoc w uruchomieniu auta, dowóz dzieci do szkół i przedszkoli. Stawki taryfowe, jak i usługi dodatkowe nie podlegają jednak zastrzeżeniu, a konkurencja natychmiast powiela pomysły i działania Stowarzyszenia. Tak było także w 2007 roku, gdy to jako pierwsze podniosło opłaty, a w ich ślady poszła konkurencja. Ma ono opinię najtańszej korporacji ale jednocześnie nie ma wpływu na ustalanie poziomu opłat przez konkurentów. Wyjaśniło ponadto, iż „gdyby istniała choć nić porozumienia między danymi podmiotami zamiast zarzucanej nam zmowy cenowej utworzylibyśmy jedną korporację i ustalili ceny nie na tak żenująco niskim pułapie.”

Taxi Sudety wskazało zaś, iż od szeregu lat wszelkie informacje dotyczące cen poszczególnych stowarzyszeń rozchodziły się „drogą pantoflową”, jak również z obserwacji cenników wystawianych przez poszczególne stowarzyszenia. Oczywistym w takiej sytuacji jest, że reakcja na wszelkie zmiany musiała być bardzo szybka

dostosowująca ich poziom do zakresów gwarantujących wyrównanie szans między stowarzyszeniami. Nigdy jednak nie odbyło się to poprzez uprzednie porozumienie między stowarzyszeniami, a było zachowaniem następczym wobec decyzji któregoś ze stowarzyszeń mającym cechy normalnej reakcji rynkowej w zakresie oferowanych usług. Fakt, iż zmiany w 2007 roku były wprowadzone w tym samym czasie nie wynikało z góry powziętych wspólnych działań, a z szybkości reakcji na zmiany na rynku oraz skorzystania z obecności technika od taksometrów. Ewentualna zbieżność lub porównywalność cen usług z innymi lokalnymi korporacjami wynika jedynie z zasady prawidłowej gospodarki i z nadążania za konkurencją aby nie wypaść z rynku.

Taxi Serce wskazało ponadto, iż miało świadomość, że konkurenci na rynku stosują identyczne ceny, jednakże bało się podnieść opłaty ze względu na prawdopodobną utratę klientów.

Wszystkie strony postępowania określając przyczyny podjęcia w 2007 roku decyzji o podwyżkach cen wskazywały na wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej związany z inflacją i podwyżkami cen paliw. Zarówno Taxi Serce, jak i Taxi Bis wskazali, iż inicjatywa zmian cen wyszła od członków zrzeszonych w tych Stowarzyszeniach.

dowód: pismo Taxi Serce z 8.08.2011r.: k. 91-92, pismo Taxi Serce z 17.10.2011r.: k. 72-74, załącznik nr 7 do protokołu kontroli: k. 80-81, pismo Taxi Bis z 1.08.2011r.: k. 23-24, pismo Taxi Bis z 14.10.2011r.: k. 26-28, załącznik nr 2 do protokołu kontroli: k. 15-18, pismo Taxi Sudety z 17.08.2011r.: k. 50-51, pismo Taxi Sudety z 19.10.2011r.: k. 52-55.

Na podstawie ustaleń poczynionych w oparciu o zgromadzone w sprawie materiały dowodowe, Prezes Urzędu zważył, co następuje

I. Interes publicznoprawny

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów należy do sfery prawa publicznego. Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 1 tej ustawy, określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów.

Podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ww. ustawy jest uprzednie stwierdzenie, że w niniejszej sprawie doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego. Oznacza to, że mechanizmy służące ochronie konkurencji mogą być wykorzystane jedynie wówczas, gdy działania przedsiębiorców naruszałaby interes publicznoprawny, czyli dotyczą ogółu, a nie jednostki czy oznaczonej grupy podmiotów. Ustawa znajduje więc zastosowanie, gdy jest zagrożony lub naruszony interes publiczny, polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego. Rynek taki funkcjonować może prawidłowo, gdy zapewniona jest możliwość powstania i rozwoju konkurencji. Ponadto, jak podkreśla Sąd Najwyższy (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01), ochrona konkurencji – jako cel wskazany organowi antymonopolowemu w ustawie – wymaga nie tylko reakcji na pokrzywdzenie jakiegokolwiek kontrahenta, ale również reakcji na istnienie samego stanu realnego zagrożenia dla zasad swobodnej konkurencji. Stan takiego potencjalnego zagrożenia jest bowiem oceniany z punktu widzenia interesu publicznego, jako stan niewłaściwy, a tym samym niedopuszczalny. Podkreślenia wymaga zarazem, że z punktu widzenia dopuszczalności zastosowania ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów liczba podmiotów dotkniętych skutkami praktyki ograniczającej konkurencję jest nieistotna,

wystarczającym jest bowiem, że zachowanie przedsiębiorcy wyczerpuje znamiona antykonkurencyjnej praktyki (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01), a tym samym ma negatywny wpływ na konkurencję, nawet jeżeli wpływ ten jest rezultatem działań skierowanych tylko przeciw jednemu lub niewielkiej liczbie przedsiębiorców.

Należy jednocześnie podkreślić, że interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i skonkretyzowany co do swoich wymagań.

W niniejszej sprawie kwestionowane działania trzech korporacji taksówkarskich polegają na dokonywaniu uzgodnień w zakresie ustalenia jednolitych opłat za przejazd taksówką, tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV. Praktyki tego rodzaju uznać należy za wpływające w istotny sposób na stan konkurencji na dotkniętym nimi rynku właściwym. Tego rodzaju praktyki ograniczające konkurencję ze swej istoty wywierają bowiem negatywny wpływ na stan konkurencji na tym rynku. Wszelkie uzgodnienia dokonywane pomiędzy przedsiębiorcami będącymi konkurentami zawsze prowadzą do zakłócenia zasad wolnego rynku poprzez ograniczenie, czy wręcz zaniechanie działań konkurencyjnych. Skutki takich praktyk odczuwalne są przede wszystkim przez kontrahentów przedsiębiorców – najczęściej konsumentów. Ustalenie jednolitych cen przez uczestników porozumienia wypacza rywalizację między nimi w zakresie najistotniejszego dla większości konsumentów kryterium wyboru danego usługodawcy. Prowadzi to do sytuacji, w której wyłączeniu ulega konkurencja cenowa pomiędzy uczestnikami rynku, której naturalnym skutkiem jest różnicowanie cen. Poprzez wyłączenie tego mechanizmu odbiorcy usług zmuszani są do uiszczenia ceny wyższej niż obowiązywałaby w warunkach konkurencyjnych. W konsekwencji zawarcie porozumienia cenowego narusza bezpośrednio interesy majątkowe konsumentów, które Prezes Urzędu jest obowiązany chronić.

Mając na uwadze powyższe, Prezes Urzędu uznał, że rozpatrywane w tej sprawie działania Taxi Serce, Taxi Bis oraz Taxi Sudety spełniają przesłankę naruszenia interesu publicznego, przez co uzasadnione jest ich rozpatrywanie przez Prezesa Urzędu w aspekcie naruszenia zakazu porozumień ograniczających konkurencję.

II. Strony postępowania jako przedsiębiorcy

Zgodnie z ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów stroną postępowania w sprawie porozumienia ograniczającego konkurencję są przedsiębiorcy, wobec których zostało wszczęte postępowanie o stosowanie takich praktyk. Zakaz porozumień ograniczających konkurencję określony w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stosuje się bowiem do przedsiębiorców.

Wobec powyższego należy zauważyć, że zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w sprawach praktyk ograniczających konkurencję pod pojęciem „przedsiębiorcy” należy rozumieć przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, a także osobę fizyczną wykonującą zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzącą działalność w ramach wykonywania takiego zawodu (lit. b) oraz związek przedsiębiorców (lit. d). Pod pojęciem „przepisów o swobodzie działalności gospodarczej”, o których mowa w art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, należy rozumieć przepisy ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r., Nr 220, poz. 1447 t.j. ze zm.). W świetle jej art. 4 ust. 1 za przedsiębiorcę uważa się osobę fizyczną, osobę

prawną i jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą. A działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły (art. 2 ww. ustawy).

Z kolei, zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, przez związek przedsiębiorców rozumieć należy izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców, o których mowa w pkt 1 tego przepisu, jak również związki tych organizacji.

Zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję został w niniejszym postępowaniu postawiony dwóm stowarzyszeniom oraz jednemu zrzeszeniu.

Podmioty powyższe, zdaniem Prezesa Urzędu, na gruncie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, należy traktować jako związki przedsiębiorców. Do podmiotów tych oraz związanych z nimi przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe można bowiem odnieść następujące spostrzeżenia, uzasadniające zaliczenie ich do grupy podmiotów określonych w art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów: „Taksówkarze będący w danej korporacji radiowej tworzą wyodrębnioną, jednoznacznie identyfikowalną na rynku grupę, realizującą wspólne dla wszystkich jej członków cele i spełniającą określone zadania. Przewoźnicy należący do korporacji, wykonują te same usługi transportowe, a kryterium optymalizacyjnym ich działalności jest maksymalizacja ilości zleceń, pozyskiwanych dla całej grupy i rozdzielanych na indywidualnych taksówkarzy. Cele cząstkowe są więc całkowicie zbieżne z celem ogólnym grupy, stanowiącym o sensie jej istnienia na rynku. Choć podmiot przyjmujący i rozdzielający zlecenia sam nie świadczy przewozów, to je organizuje. Obie usługi realizowane w grupie są więc ze sobą ściśle, funkcjonalnie związane, a byt i interes ekonomiczny korporacji uzależniony jest od współpracy z taksówkarzami. Poza nią jej samodzielne istnienie na rynku nie jest ani możliwe, ani celowe. Sposób organizacji pracy oraz obowiązujące zasady rozdysponowywania zleceń w grupie powodują, że należący do niej taksówkarze faktycznie nie rywalizują ze sobą, a konkurencja między nimi zastąpiona została kooperacją, koordynowaną przez centrum dyspozytorskie. W ten sposób każdy z elementów tak funkcjonującej organizacji współprzyczynia się do powodzenia grupy jako całości. Mając to na uwadze, za całkowicie uprawnione należy przyjąć stwierdzenie, że każda korporacja tworzy odrębny i nie budzący wątpliwości co do jego identyfikacji, związek przedsiębiorców, tj. taksówkarzy i jednego centrum informacyjno-dyspozytorskiego. W otoczeniu rynkowym, a zwłaszcza przez konsumentów, korporacja postrzegana jest jako jeden podmiot rynkowy. Przesądzą o tym: identyczne oznaczenie pojazdów, jedno logo firmy, ukazujące się reklamy grupy, a nie indywidualnych współpracujących z nią taksówkarzy, a przede wszystkim nieodczuwalność, z punktu widzenia pasażera różnicy pomiędzy podmiotem przyjmującym zlecenie a wykonującym zamówiony kurs. Przyjęcie zgłoszenia przewozu i jego wykonanie traktowane jest jako jedna usługa (Decyzja Prezesa Urzędu z dnia 26 marca 2010 roku RGD 5/2010).”

Podsumowując zatem, pomimo iż przedsiębiorcy, którym postawiono zarzuty w niniejszym postępowaniu sami nie wykonują usług przewozowych, istnieją przesłanki uzasadniające twierdzenie, że podmioty te, wraz z współpracującymi z nimi podmiotami, przedsiębiorcami świadczącymi usług przewozu osób taksówką, tworzą związki przedsiębiorców, o jakich mowa w art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zasadność tego poglądu znajduje potwierdzenie w wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie, z dnia 31 stycznia 2008 (sygn. akt VI ACa 742/07, Dz.Urz. UOKiK Nr 3, poz. 30), w którym uznano, iż związkiem przedsiębiorców jest np.

zrzeszenie transportu prywatnego grupujące osoby świadczące usługi przewozów taksówkowych.

Podkreślić należy, iż strony postępowania, prowadząc korporacje radio – taxi, wykonują działalność w zakresie organizowania usług przewozu osób taksówką świadczonych przez zrzeszonych w ich korporacjach przedsiębiorców. We wszystkich przedmiotowych korporacjach taksówkarskich obowiązują cenniki wprowadzane uchwałą zarządu danej korporacji (Taxi Bis) lub uchwałą członków związku (Taxi Sudety). Nie ulega wątpliwości, iż ceny usług ustalone w odpowiednim cenniku, nawet jeśli ustalane są przez ogół zrzeszonych w korporacji taksówkarzy, muszą zostać zatwierdzone (a przynajmniej przyjęte jako obowiązujące) przez prowadzący korporację podmiot, odpowiadający za zewnętrzną jednolitość funkcjonowania korporacji. Natomiast współpracujący z korporacjami przedsiębiorcy, oferujący usługi przewozu osób pod szyldem danej korporacji zobowiązują się ceny te stosować. Tym samym, w uznaniu Prezesa Urzędu, nie ulega wątpliwości, iż strony niniejszego postępowania, prowadzące korporacje zrzeszające przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką, mogą być podmiotami ponoszącymi odpowiedzialność z tytułu zawarcia porozumienia w zakresie ustalenia jednolitych cen usług przewozu taksówką.

III. Rynek właściwy

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się zawsze na rynku, przy czym nie chodzi tu o rynek rozumiany ogólnie (w znaczeniu ekonomicznym), lecz o rynek relewantny w danej sprawie, czyli tzw. rynek właściwy. Z tego względu wyznaczenie rynku właściwego ma kluczowe znaczenie dla stosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Rynek właściwy wyznacza obszar współzawodnictwa konkurentów w zakresie prowadzonej przez nich działalności gospodarczej. Wyznaczenie jego granic jest więc niezbędne dla oceny działań przedsiębiorców z punktu widzenia ich zgodności z prawem antymonopolowym.

Przez rynek właściwy, zgodnie z art.4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty (rynek produktowy) 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 kosztów transportu, panują zbliżone warunki konkurencji (rynek geograficzny). Zatem, przez rynek właściwy, rozumie się zarówno rynek w ujęciu produktowym, jak i geograficznym.

Rynek w ujęciu produktowym obejmuje te wszystkie usługi, które są uznawane przez konsumentów za wzajemnie wymienne lub substytucyjne ze względu na ich właściwości, ceny i przeznaczenie. Rynek właściwy w ujęciu produktowym wyznaczany jest według stosowania wąskich kryteriów segmentacji takiego rynku. Kryteria te muszą wynikać z obiektywnych parametrów towarów, mających zasadniczy wpływ na ich zakup przez nabywców. W każdej sprawie są nimi przede wszystkim przeznaczenie i parametry użytkowe. Cechy te pozwalają nabywcom łatwo identyfikować towary, odróżniać od siebie i ewentualnie traktować jako bliskie substytuty.

W niniejszej sprawie właściwym produktowo jest rynek usług polegających na zarobkowym przewozie osób taksówką, najczęściej i zwyczajowo zlecanych drogą radiową lub wykonywanych na wezwania telefoniczne. Usługi te nie posiadają bliskich substytutów. W szczególności substytutami takimi nie są usługi komunikacji miejskiej, czy też wykorzystanie samochodów prywatnych. Wypada stwierdzić, iż usługi te są „towarem” w rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie

bowiem z art. 4 pkt 7 tej ustawy, przez towary rozumie się między innymi również usługi.

Niezbędnym elementem rynku właściwego jest także jego wymiar geograficzny, oznaczający obszar, na którym warunki konkurencji mające zastosowanie do określonych towarów są jednakowe dla wszystkich konkurentów. Zdaniem Prezesa UOKiK, w niniejszej sprawie rynkiem właściwym w ujęciu geograficznym jest lokalny rynek obejmujący swoim zasięgiem obszar Gminy Miejskiej Dzierżoniów. To na tym obszarze koncentruje się bowiem działalność stron postępowania w zakresie świadczenia usług przewozu osób taksówką, których świadczeniobiorcami są, w przeważającej części, mieszkańcy Dzierżoniowa. Ponadto taksówkarze prowadzący działalność gospodarczą na ww. terenie muszą legitymować się licencją na wykonywanie transportu drogowego taksówką wydaną przez Burmistrza Miasta Dzierżoniów. Strukturę podmiotową rynku właściwego w niniejszej sprawie, określonego produktowo i terytorialnie jak wskazano powyżej, tworzą po stronie podaży przedsiębiorcy lub związki przedsiębiorców, świadczące usługi taksówkowe. Pozostają oni względem siebie w stosunkach konkurencji, zarówno w aspekcie realnym, jak i potencjalnym, bowiem oferują ten sam rodzaj usług w ramach jednego rynku geograficznego. Stronę popytową tworzą natomiast nabywcy tych usług, korzystający z przewozu do celów zarówno konsumpcyjnych, jak i w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Mając na uwadze poczynione ustalenia, należy przyjąć, że w niniejszej sprawie rynkiem właściwym w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest lokalny rynek usług przewozu osób taksówką na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów. Powyższy sposób zdefiniowania rynku właściwego jest w pełni zgodny z wcześniejszymi decyzjami Prezesa Urzędu w podobnych sprawach (decyzje Prezesa Urzędu: nr RPZ-23/2006 z dnia 25 sierpnia 2006 r.; nr RKR-39/2004 z dnia 30 listopada 2004 r.; nr RWR-23/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r.; nr RGD-5/2010 z dnia 26 marca 2020 r.) oraz z orzecznictwem Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (wyrok z dnia 10 maja 2006 r., sygn. akt XVII AmA 13/05; wyrok z dnia 16 listopada 2006 r., sygn. akt XVII AmA 77/05), czy też Sądu Apelacyjnego (wyrok z dnia 24 czerwca 2008 r., sygn. akt VI ACa 1286/07; wyrok z dnia 28 listopada 2008 r. sygn. akt VI ACa 531/08). Na tak wyznaczonym rynku w grudniu 2007 roku Taxi Serce, Taxi Bis oraz Taxi Sudety posiadały łącznie 74,7 % udział, liczony liczbą przedsiębiorców zrzeszonych w objętych niniejszym postępowaniem korporacjach taksówkarskich.

IV. Zasada de minimis

Przedsiębiorcom będącym stronami niniejszego postępowania zarzuca się naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Przywołany przepis zakazuje przedsiębiorcom i związkom przedsiębiorców zawierania porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Do porozumień ograniczających konkurencję między przedsiębiorcami stosuje się, co do zasady, regułę de minimis, która wyłącza ingerencje Prezesa Urzędu w porozumienia o charakterze bagatelny, które ze swej istoty nie mogą wywrzeć odczuwalnego skutku dla stanu konkurencji na rynku. Zasada ta znalazła swój wyraz w treści art. 7 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie stosuje się do porozumień zawieranych między:

- 1) konkurentami, których łączny udział w rynku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5%;
- 2) przedsiębiorcami, którzy nie są konkurentami, jeżeli udział w rynku posiadany przez któregokolwiek z nich w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 10%.

Jednocześnie jednak art. 7 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustanawia dodatkowe kryterium jakościowe, wskazując typy ograniczeń konkurencji, które wykluczają możliwość uchylecia stosowania zakazu z art. 6 ust. 1 tej ustawy wobec danego porozumienia, nawet jeśli jego uczestnicy posiadają udziały w rynku mieszczące się w progach określony w art. 7 ust. 1. Jako bezwzględnie zakazane ograniczenia konkurencji wskazane zostały porozumienia uznawane na najpoważniejsze, w tym uzgodnienia cenowe (art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji). Mając powyższe na uwadze należy, iż brak jest przeszkód do dokonania w niniejszej sprawie oceny zachowania ww. przedsiębiorców z punktu widzenia możliwości stosowania praktyk naruszających konkurencję.

V. Naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

V.1. Rodzaj porozumienia

Na gruncie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów 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 ujednolicenia ofert lub zachowań ich uczestników eliminują konkurencję cenową.

Charakteryzując porozumienie, którego zawarcie zarzuca się stronom 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).

V.2. Przesłanki zastosowania art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów

Przepisy art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów stanowią, że zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i

innych warunków zakupu lub sprzedaży towaru. Porozumienia tego rodzaju są w całości lub w odpowiedniej części nieważne, z zastrzeżeniem art. 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W związku z poczynionymi powyżej uwagami, dla prawnego bytu praktyki ograniczającej konkurencję opisaną w art. 6 ust. 1 pkt 1 niezbędne jest więc w rozpatrywanym przypadku łączne wystąpienie następujących przesłanek:

1. zawiązanie się porozumienia według zasad określonych w art. 4 pkt 5 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów;
2. nielegalny charakter porozumienia w postaci kwalifikowanego celu lub skutku porozumienia którym jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Przez porozumienie opisane w art. 4 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumie się:

- a) umowy zawierane między przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami 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. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów 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.

Z punktu widzenia rozpatrywanej praktyki korporacji taksówkarskich istotna jest treść art. 4 pkt 5 a oraz art. 4 pkt 5 b ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów,

Zgodnie z art. 4 pkt 5 a ww. ustawy przez porozumienie rozumie się przede wszystkim umowy zawierane pomiędzy przedsiębiorcami oraz związkami przedsiębiorców. Wskazać w tym miejscu należy, iż dla uznania umowy za porozumienie w świetle art. 4 pkt a ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oświadczenie woli może być złożone w dowolnej, jakiegokolwiek formie (wyrok Sądu Antymonopolowego z 1 marca 1993r., sygn. akt XVII Amr 37/92) Jeśli umowa została zawarta w formie ustnej, nie jest konieczne potwierdzenie jej na piśmie „porozumienie nie musi mieć sformalizowanej, pisemnej formy” (Decyzja Prezesa Urzędu z 10 października 2001 r. Nr. RŁO 18/2001).

Zgodnie zaś z art. 4 pkt 5 b ww. ustawy porozumienie może przybrać postać praktyk uzgodnionych. Jako uzgodnienie dokonane w jakiegokolwiek formie traktować należy każde bezpośrednie lub pośrednie nawiązanie kontaktów pomiędzy jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, które prowadzi do tego, że przedsiębiorstwa (wskutek nawiązania takich kontaktów) nie będą swych przyszłych zachowań rynkowych kształtować w sposób autonomiczny lecz jako zastosowanie się do takiego uzgodnienia (K. Kohutek [w:] K. Kohutek, M. Sieradzka Ustawa o Ochronie Konkurencji i Konsumentów, Komentarz, Warszawa 2008, s. 169).

Nielegalny charakter porozumienia może przejawiać się poprzez (z góry założony) antykonkurencyjny cel lub rzeczywisty antykonkurencyjny skutek. Cel i skutek

nie muszą występować łącznie. Co więcej, jak wskazał w wyroku z dnia 4 grudnia 2007 roku Sąd Apelacyjny w Warszawie (sygn. akt VI ACa 848/07) cel i skutek zakazanego porozumienia mogą się przenikać do tego stopnia, że nie dają się jasno wyodrębnić. Dla stwierdzenia naruszenia art. 6 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 (wyrok SOKiK z dnia 24 marca 2004 r., sygn. akt XVII Ama 40/02).

V.2.1. Zawiązanie się porozumienia według zasad określonych w art. 4 pkt 5 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Forma zawartego porozumienia

Na podstawie zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Prezes Urzędu uznał, iż opisane powyżej zachowania Taxi Serce, Taxi Bis oraz Taxi Sudety były efektem ustnych uzgodnień pomiędzy tymi korporacjami taksówkarskimi, mających na celu wprowadzenie jednolitych opłat za przejazd taksówką, tj. opłaty początkowej, opłat za 1 km oraz opłaty za godzinę postoju zawartych w taryfie I, II, III i IV. Nieformalne porozumienie obejmowało uzgodnienie wspólnego podwyższenia stosowanych cen, datę wprowadzenia zmian oraz wysokość wprowadzanych podwyżek.

O tym, że doszło do zawarcia zakazanego porozumienia cenowego pomiędzy trzema korporacjami taksówkarskim Taxi Bis, Taxi Serce i Taxi Sudety świadczą następujące okoliczności i dowody.

Przede wszystkim wskazuje na to dowód bezpośredni w postaci zeznań świadka R. K., który w 2007 roku był przedsiębiorcą zrzeszonym w Taxi Sudety i wciąż nim pozostaje. Zeznania świadka należy uznać za wiarygodne, gdyż są one w omawianym poniżej zakresie wewnątrznie spójne, logiczne oraz znajdują potwierdzenie w pozostałym materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie. Wynika z nich zaś jednoznacznie, iż w listopadzie 2007 roku przed wprowadzeniem przez korporacje taksówkarskie działające na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów w grudniu 2007 roku podwyżek cen za świadczone usługi, przedsiębiorcy w nich zrzeszeni uzgodnili wspólnie sposób działania w tym zakresie. Jak wskazał świadek, taksówkarze zrzeszeni w korporacjach taksówkarskich Taxi Bis, Taxi Serce i Taxi Sudety, ustnie, na postojach taksówkarskich, powołując się na zwyczaje cen paliw ustalili wspólnie konieczność zmian w stosowanych przez korporacje cennikach, ich wysokość oraz termin dokonania zmiany. Ustalenia te zostały przyjęte przez odpowiednie władze poszczególnych korporacji a następnie wspólnie wprowadzone w życie. Jak podniósł świadek, celem czynionych ustaleń było nie tylko dokonanie odpowiednich zmian w cennikach ale również ich ujednoczenie. Świadek zeznał, iż *„wtedy chodziło o to, aby nie robić ze sobą konkurencji i aby stawki były jednolite, aby „nie podbierać” sobie klientów. Chodziło też o to, aby nie zawyżać stawek.”* W tym miejscu wskazać należy, iż z perspektywy analiz antymonopolowych nie ma znaczenia, czy ustalenia podjęte przez przedsiębiorców mają charakter wiążący, czy też niewiążący. Zarówno jedno, jak i drugie wchodzi bowiem w zakres przedmiotowy zakazu porozumień ograniczających konkurencję, gdyż jak powszechnie przyjmuje się w orzecznictwie – dla uznania porozumienia za ograniczające konkurencję wystarczy jedynie wykazanie jego antykonkurencyjnego celu, nie ma zaś znaczenia, czy cel ten zostanie osiągnięty, ani też w jakim stopniu strony umowy są zobowiązane do realizacji celu (A.Jurkowska, [w:] Skoczny, Jurkowska, Miąsik, Komentarz OKiKU, art. 4, Nb 172, Warszawa 2009). Uprzedzając rozważania poczynione w dalszej części decyzji uznać należy, iż z zeznań świadka wynika wprost antykonkurencyjny cel porozumienia

zawartego w 2007 roku przez korporacje taksówkarskie działające na rynku odpłatnego przewozu osób taksówką na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów.

Kolejnymi dowodami, iż korporacje taksówkarskie w Dzierżoniowie naruszyły art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów są dowody pośrednie wskazujące, iż zachowania Taxi Bis, Taxi Serce i Taxi Sudety miały również charakter uzgodnionej praktyki.

Dowody te pozwoliły na potwierdzenie istnienia porozumienia cenowego na drodze dedukcji i logicznego wnioskowania z ustalonych w toku postępowania faktów. Pozwoliło to na stwierdzenie, iż ustne porozumienie zawarte pomiędzy przedmiotowymi korporacjami taksówkarskimi zostało wdrożone w życie, a jego cele osiągnięte. Dokonało się to poprzez podjęcie przez przedsiębiorców uzgodnionych działań faktycznych, w które zaangażowali się przedsiębiorcy. Działania te odpowiadają zaś pojęciu porozumienia określonego w art. 4 ust. 5 pkt b ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zgodnie z którym przez porozumienie rozumie się również uzgodnienia dokonane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki. Pojęcie formy odnosi się w tym przypadku głównie do działań faktycznych, w jakie angażują się przedsiębiorcy. Należy przy tym wskazać, że do stwierdzenia zawarcia takiego porozumienia nie jest wymagane wykazanie istnienia jakichkolwiek ustnych czy pisemnych ustaleń między jego uczestnikami (wyrok SOKiK z dnia 7 listopada 2005 r., sygn. akt XVII Ama 26/04). Uzgodnienie może polegać również na faktycznym przystąpieniu do realizacji określonej strategii rynkowej, w takim przypadku mamy do czynienia z dorozumianą zgodą przedsiębiorców na koordynację swoich zachowań (Decyzja Prezesa Urzędu z 29 czerwca 2007 roku RWR 20/2007). W okolicznościach niniejszej sprawy strategia rynkowa, którą zrealizowali przedsiębiorcy, wynikała z przyjętych uprzednio nieformalnych ustnych ustaleń pomiędzy jego uczestnikami.

W doktrynie prawa unijnego, którą można w tym zakresie odnieść do rozwiązań polskiej regulacji antymonopolowej, wyodrębniono dwie koncepcje praktyk uzgodnionych. Pierwsza z nich wymaga udowodnienia tzw. wspólnego interesu, druga natomiast akcentuje konieczność przedstawienia dowodu nie tyle wspólnych zamiarów przedsiębiorców, ile dowodu na to, że zachowanie przedsiębiorców doprowadziło do obniżenia poziomu niepewności co do przyszłego zachowania konkurentów. Orzecznictwo, zarówno unijne, jak i krajowe, wydaje się opowiadać za drugą koncepcją rozumienia praktyk uzgodnionych, akcentując konieczność gruntownego badania poziomu pewności poszczególnych przedsiębiorców co do przyszłych zachowań konkurentów. Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (wcześniej jako Sąd Antymonopolowy) wskazywał w swoich orzeczeniach, że decydujące znaczenie dla ustalenia istnienia uzgodnienia mają „skoordynowane zachowania na rynku zainteresowanych przedsiębiorców nakierowane na osiągnięcie celu sprzecznego z ustawą antymonopolową” (wyrok SAMop XVII Ama 27/98, wyrok SAMop XVII Ama 25/00). W wyroku z dnia 5 października 2005 roku (sygn. akt VI ACa 1146/04) Sąd Apelacyjny w Warszawie wskazał, iż istotą porozumień rozumianych jako uzgodnienia jest „koordynacja zachowań przedsiębiorców nie w drodze nałożenia prawnie wiążącego obowiązku wspólnego działania, lecz przez świadome wskazanie sposobu współdziałania którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji. Takie zachowanie przedsiębiorców pozwala na wyeliminowanie ich niepewności co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurentów, która to niepewność jest podstawą działania konkurencji. Dla przyjęcia, że doszło do takiego porozumienia nie jest wystarczające stwierdzenie podobnych zachowań, dowodem jego istnienia jest analiza przejawów zachowań rynkowych i wykazanie, że zachowania te nie są adekwatne do istniejących warunków rynkowych (w tym do zachowań konkurentów) i ich

adekwatność do nowej sytuacji na rynku”.

W tym miejscu wskazać również należy, iż w przypadku gdy zakazane porozumienie polega na dokonaniu uzgodnień, a nie wyraża się np. w formie umowy nie jest wymagane wskazanie dowodu bezpośredniego. „Dopuszczenie stosowania w sprawach zakresu ochrony konkurencji domniemań faktycznych w celu ustalenia stanu faktycznego poddawanego następnie ocenie materialnoprawnej nie narusza konstytucyjnie chronionego prawa wolności prowadzenia działalności gospodarczej” (np. wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 28.1.2003r., K 2/02, OTK 2003, Nr 1 poz. 4). „Nie jest niezgodne z tą zasadą ustalenie przez sąd, w sprawie o ochronę konkurencji i konsumentów, na podstawie domniemań faktycznych, że doszło do naruszenia zakazu praktyk ograniczających konkurencję” (wyrok Sądu Najwyższego z 9.08.2006r., sygn. akt III SK 6/06). Trzeba wskazać, że porozumienia te, jak i ma to miejsce w niniejszej sprawie są „ze swej natury zwykle utrzymywane w tajemnicy, a liczba dokumentów odnoszących się do nich będzie ograniczona do minimum. Dokumenty, takie jak na przykład protokoły narad, będą mogły być zwykle znajdowane tylko w pojedynczych egzemplarzach, a ponadto siłą rzeczy będą niekompletne, tak więc często będzie istniała konieczność rekonstrukcji określonych szczegółów w drodze wniosku” (opinia Rzecznika Generalnego przedstawiona w dniu 8 grudnia 2005r. w sprawie odwołania rozpatrywanego przez ETS od wyroku wydanego w pierwszej instancji w sprawie Technische Unie BV v. Komisja [cyt. za: Z. Jurczyk, Dowody pośrednie w postępowaniach kartelowych w świetle orzecznictwa sądów wspólnotowych, Przegląd Legislacyjny. Kwartalnik Rady Legislacyjnej Rok XVI Nr 1/2 (67/68/2009)]).

Do wniosku, że pomiędzy Taxi Bis, Taxi Serce oraz Taxi Sudety zostało zawarte zakazane porozumienie cenowe uprawniają Prezesa Urzędu, oprócz zeznań świadka R. K. okoliczności sprawy, z których jednoznacznie wynika, iż przedsiębiorcy dokonując w grudniu 2007 roku podwyższenia opłat za przejazd taksówką działali w sposób skoordynowany, obejmując swoją wolą wspólne działanie i w stanie wyłączającym niepewność, co do przebiegu procesów rynkowych w zakresie ustalania cen przez konkurentów.

Przede wszystkim należy wskazać, iż oceniane zachowania korporacji taksówkarskich, sprowadzające się do ustalenia i wprowadzenia w życie nowych stawek na świadczone usługi, miały miejsce w krótkim odstępie czasowym. Jako pierwsze formalną decyzję o wdrożeniu uzgodnionej podwyżki cen podjęło Taxi Bis, co znalazło wyraz w decyzji Zarządu Stowarzyszenia z dnia 15 listopada 2007 roku. Wskazano w niej, iż zmiana cennika usług nastąpi w dniu 1 grudnia 2007 roku. W tej samej dacie, to jest w dniu 1 grudnia 2007 roku, zgodnie z oświadczeniami Taxi Serce, została podjęta decyzja o wprowadzeniu nowego cennika w tej korporacji. Taxi Sudety w toku postępowania podniosło zaś, iż decyzja o wprowadzeniu nowych stawek została podjęta przed dniem 11 grudnia 2007 roku, choć nie przedstawiła na tę okoliczność żadnych dowodów, w tym stosownej decyzji władz Zrzeszenia. Faktyczne zaś wprowadzenie w życie decyzji o zmianie cenników, wyrażające się w legalizacji przez Obwodowe Urzędy Miar we Wrocławiu i Świdnicy dokonanych przewzorcowień taksometrów nastąpiło w dniach między 4 a 27 grudnia 2007 roku, przy czym w dniu 10 i 11 grudnia 2007 roku legalizacji tej dokonało: 36% członków Taxi Serce, 38,4 % członków Taxi Bis oraz 72,7% członków Taxi Sudety.

W tym miejscu podnieść należy, iż Sąd Antymonopolowy w wyrokach z dnia 7 lutego 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 25/00) oraz 12 marca 2001 r. (sygn. akt XVII Ama 38/00) uznał, iż na dokonane uprzednio uzgodnienia może wskazywać wprowadzenie stosunkowo jednolitych podwyżek cen danego towaru w tym samym czasie, czy wręcz w tym samym dniu. Zbieżność dat podjęcia takich samych działań rynkowych przez kilku przedsiębiorców wyklucza argument obronny przedsiębiorców, w myśl którego działania

na rynku stanowią tylko odpowiedź na zachowania konkurentów.

Argument taki w toku postępowania został podniesiony przez Taxi Sudety. Wskazało ono, iż fakt, że zmiany w 2007 roku były wprowadzone w tym samym czasie nie wynikało z góry powziętych działań, a z szybkości reakcji na zmiany na rynku. Prezes Urzędu ustosunkowując się do tego zarzutu i uznając go za bezzasadny, miał na uwadze wprost zaprzeczające powyższemu zeznania świadka R. K., który wskazał, iż decyzja o podwyżce cen zapadła w terminie wcześniejszym w uzgodnieniu z innymi korporacjami. Ponadto, zauważyć trzeba, zgodnie z poglądem wyrażonym przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 9 sierpnia 2006 roku (sygn. akt III SK 6/06), iż „jako normalna reakcja rynkowa, świadome dostosowywanie się do zmieniających się wymagań rynku, między innymi w zakresie ofert cenowych konkurentów nie jest zakazane. Różnica między dozwolonym zachowaniem paralelnym a niedozwolonym porozumieniem ograniczającym konkurencję tkwi w tym, że w pierwszym przypadku mamy do czynienia jedynie z racjonalnie uzasadnianym naśladownictwem zachowań innych konkurentów, w drugim – z zawartym porozumieniem konkurentów. Jeżeli podążanie przez przedsiębiorców za cenami konkurentów poprzedzone jest jakimikolwiek bezpośrednimi lub pośrednimi kontaktami między przedsiębiorcami, których celem lub skutkiem jest wpływanie na decyzje rynkowe niektórych z nich lub ujawnienie ich zamierzeń, objęte jest ono zakazem porozumień cenowych (...).”

Zdaniem Prezesa Urzędu, takie pośrednie kontakty, rozumiane jako kontakty pomiędzy przedsiębiorcami zrzeszonymi w poszczególnych korporacjach, w niniejszej sprawie miały miejsce. Wynika to nie tylko z zeznań świadka R. K. ale także z innych ustaleń poczynionych w toku postępowania. Jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, decyzje o wprowadzeniu nowych cenników usług poprzedzone były wewnętrzną dyskusją członków poszczególnych korporacji taksówkarskich. Wynika to z poddania przez Zarząd i Komisję Rewizyjną Taxi Bis proponowanych zmian do głosowania przez zrzeszonych w korporacji przedsiębiorców oraz oświadczeń Taxi Serce, które wskazywało na fakt, iż decyzja o podwyżce zapadła na podstawie wniosków zgłaszanych przez kierowców. Okoliczności niniejszej sprawy wskazują jednak, iż dyskusja pomiędzy przedsiębiorcami zrzeszonymi w poszczególnych korporacjach taksówkarskich wykroczyła poza ich organizacje, w tym sensie, iż informacje dotyczące zamiaru wprowadzenia nowych cen usług oraz ich wysokości, stały się wiadome również innym przedsiębiorcom działającym na rynku świadczenia usług przewozu osób taksówką w Gminie Miejskiej Dzierżoniów. Kanałem informacyjnym, którym takie wiadomości się rozniosły był ustny przekaz, tzw. „poczta pantoflowa”. Na taki sposób wymiany informacji o dokonywanych zmianach i obowiązujących w konkurencyjnych korporacjach stawkach opłat za wykonywane usługi wskazały w toku niniejszego postępowania Taxi Serce oraz Taxi Sudety. Jak wyjaśnił w toku postępowania Prezes Taxi Serce „zmiany w opłatach w innych korporacjach roznoszą się, bo jest to małe miasto (pocztą pantoflową)”. W piśmie z dnia 19 października 2011 roku Taxi Sudety wskazało zaś: „Należy podkreślić, iż od szeregu lat wszelkie informacje dotyczące cen poszczególnych stowarzyszeń w zakresie poszczególnych taryf rozchodziły się jedynie drogą ustną na skutek wymiany takich informacji pomiędzy poszczególnymi pracownikami stowarzyszeń w trakcie rozmów między nimi (...)”. Ponadto słuchany na rozprawie świadek W. D., członek Taxi Sudety wskazując na okoliczności wprowadzenia w 2007 roku zmian w cenniku stosowanym przez Zrzeszenie zeznał, iż „Kierowcy rozmawiają ze sobą o podwyżkach. Nie było tajemnicą, że w danym dniu będziemy robić zebranie i nie jest dziwne, że kierowcy z innych korporacji wiedzieli o postanowieniach zapadłych na tym zebraniu.”

Ustalenie takie uprawdopodobniają również takie okoliczności jak: mała liczba postojów taksówkarskich w Dzierżoniowie (według danych przekazanych przez

przedsiębiorców od 4 do 6) oraz ich powszechna dostępność dla wszystkich przedsiębiorców wykonujących przewóz osób taksówkami.

Abstrahując zatem od zeznań R. K., na podstawie powyższych ustaleń przyjąć zatem należało, iż jeszcze przed 1 grudnia 2007 roku członkowie wszystkich korporacji taksówkarskich w Dzierżoniowie uzgodnili warunki zmiany opłat za przejazd taksówką. Z ustaleń faktycznych poczynionych w niniejszej sprawie wynika, iż uzgodnieniem tym był objęty nie tylko zamiar dokonania zmian ale również wysokość podwyżki, to jest wysokość nowych stawek. Wszystkie bowiem korporacje dokonały podwyżki cen w tych samych granicach.

W tym miejscu wskazać należy, że w toku postępowania wszystkie trzy korporacje taksówkarskie wskazywały także, iż o wprowadzonych u konkurencji zmianach w stawkach opłat za świadczone usługi dowiadywały się również z cenników, które każdy z taksówkarzy wywiesza za szybą pojazdu. Jak podnieśli w toku postępowania reprezentujący Taxi Bis „Na każdej taksówce wywieszona jest tabliczka z cenami. Gdy taksówkarz ze zmienionym cennikiem (cennik umieszczony na szybie) podjeżdża na postój inni taksówkarze widzą zmiany i mogą także dokonać zmiany cen u siebie. Każdy może zobaczyć jakie ceny są w danej korporacji lub u indywidualnych taksówkarzy”. Prezes Urzędu nie podważa wiarygodności tych wyjaśnień przyjmując, iż w rzeczywistości charakter rynku odpłatnego przewozu osób taksówkami umożliwia śledzenie zmian zachodzących w cennikach konkurentów przez osobiste obserwacje z wyłączeniem uprzedniej osobistej wymiany informacji w tym zakresie. Jednak ten argument w niniejszej sprawie nie ma znaczenia. Trzeba mieć bowiem na uwadze fakt, iż obserwacja taka może dotyczyć jedynie zmian już dokonanych, w okolicznościach niniejszej sprawy poprzedzonych przeprowadzeniem czynności legalizacyjnych przez odpowiedni Obwodowy Urząd Miar. W tym kontekście uznać zaś należy za prawidłowe domniemanie faktyczne poczynione przez Prezesa Urzędu, iż pomiędzy korporacjami taksówkarskimi działającymi na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów musiało dojść do wymiany informacji o planowanych zmianach oraz ich skali jeszcze przed faktycznym wprowadzeniem tych zmian w życie. Skutkiem tej wymiany było zaś podjęcie przez przedmiotowe korporacje decyzji o zmianie obowiązujących w danej korporacji stawek opłat za świadczone usługi w bardzo krótkim odstępie czasowym. Jak wskazywano już powyżej poszczególne decyzje o wprowadzeniu zmian zostały podjęte: przez Radio Bis w dniu 15 listopada 2007 roku, przy czym jako datę wprowadzenia zmian w życie oznaczono 1 grudnia 2007 roku, przez Radio Serce w dniu 1 grudnia 2007 roku, a przez Radio Sudety na przełomie listopada i grudnia 2007 roku jednak nie później niż 11 grudnia 2007 roku. Gdyby zatem jedynym kanałem przepływu informacji pomiędzy korporacjami taksówkarskimi o wprowadzonych zmianach oraz o ich wysokości, byłyby obserwacje zmian zachodzących w cennikach konkurentów, stosowne decyzje musiałyby zapaść, niezgodnie z twierdzeniami przedsiębiorców, w odpowiednich odstępach czasowych, po dokonaniu legalizacji zmian przez członków danego stowarzyszenia. Tymczasem, jak wynika z ustalonego w sprawie stanu faktycznego, wnioski o dokonanie legalizacji wykonanych przewzorcowień taksometrów członkowie korporacji składali równocześnie lub w krótkich jedno lub kilkudniowych odstępach czasowych. Pierwsze wnioski wpłynęły do Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy w dniach 4, 6 i 7 grudnia 2007 roku i dotyczyły one przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Bis oraz Taxi Serce. W dniu 11 grudnia 2007 roku do Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy wpłynęły zaś dwa wnioski, którymi objętych zostało łącznie 54 przedsiębiorców zrzeszonych we wszystkich trzech korporacjach taksówkarskich. Zdaniem Prezesa Urzędu, takie równoległe działania wykluczają ustalenie, aby w grudniu 2007 roku korporacje taksówkarskie informacje o dokonanych u konkurentów zmianach cen uzyskiwały z obserwacji ich zachowań rynkowych.

Podsumowując powyższe powołując się ponownie na ww. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 sierpnia 2006 roku (sygn. akt III SK 6/06) uznać należy, iż okoliczności niniejszej sprawy przemawiają za jednoznacznym przyjęciem, iż zachowania poszczególnych korporacji taksówkarskich działających na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów nie były paralelnymi zachowaniami konkurentów lecz działaniami uzgodnionymi, rozumianymi jako niedozwolone porozumienie cenowe.

Za powyższym ustaleniem przemawia też fakt, iż działania te objęte zostały wspólną wolą korporacji taksówkarskich, co spowodowało wyłączenie przez nie niepewności, co do przebiegu procesów rynkowych w zakresie ustalania cen przez konkurentów.

O wspólnej i skoordynowanej zmianie cen przez wszystkie trzy korporacje taksówkarskie świadczą także dowody z dokumentów w postaci wniosków złożonych w dniu 11 grudnia 2007 roku w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy. I tak, na podstawie wniosku nr Obw. UM5/400-1439/07 w dniu 10 grudnia 2007 roku została dokonana legalizacja ponowna 30 sztuk taksometrów w tym:

- 5 taksometrów zamontowanych u przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Sudety,
- 12 taksometrów zamontowanych u przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Bis,
- 4 taksometrów zamontowanych u przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce.

Wniosek w tej sprawie został złożony w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy w dniu 11 grudnia 2011 roku. Jak wynika z zapisek z przewzorcowań taksometrów zostali nim objęci przedsiębiorcy zrzeszeni we wszystkich trzech korporacjach taksówkarskich i w jego wykonaniu została dokonana legalizacja zmian u: 12 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce, 30,77 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Bis oraz 20,73 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Sudety.

W tym samym dniu (11 grudnia 2007 roku) wpłynął także wniosek pochodzący od R. K. (nr Obw. UM5/400-1444/07) zrzeszonego w korporacji Taxi Sudety. Wniosek ten obejmował wykonanie legalizacji ponownej 24 sztuk taksometrów zamontowanych u m.in.:

- 10 przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Sudety,
- 3 przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Bis,
- 6 przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce.

Jak wynika z zapisek z przewzorcowań taksometrów zostali nim objęci przedsiębiorcy zrzeszeni we wszystkich trzech korporacjach taksówkarskich i w jego wykonaniu została dokonana legalizacja zmian u: 24 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce, 7,69 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Bis oraz 50 % przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Sudety.

W tym miejscu wskazać należy, iż Prezes Urzędu uznał za niewiarygodne zeznania świadka R. K. w zakresie, w którym stwierdził on, iż niemożliwym jest aby składał ten wniosek w imieniu innych korporacji. W tym zakresie zeznania te są bowiem sprzeczne z zebrany materiał dowodowy. Bezspornym w sprawie jest, iż wniosek o nr. Obw. UM5/400-1444/07 złożył R. K., a jednocześnie z zapisek z przewzorcowań taksometrów wykonanych przez urzędnika Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy jednoznacznie wynika, iż na jego podstawie została dokonana legalizacja zmian przeprowadzonych w taksometrach zamontowanych w pojazdach należących do przedsiębiorców zrzeszonych w tamtym okresie we wszystkich trzech korporacjach taksówkarskich.

Fakt, iż powyższe wnioski zostały złożone w tym samym czasie i w imieniu wszystkich trzech korporacji taksówkarskich świadczy o tym, iż działania te były uzgodnione. Oczywistym jest bowiem, iż w takiej sytuacji przedsiębiorcy musieli udzielić co najmniej dorozumianej zgody R. K. na reprezentowanie ich przed organem administracji publicznej. Stwierdzić należy również, iż dokonując czynności legalizacji

zmian w dniu 10 grudnia 2007 roku taksówkarze musieli działać wspólnie, to jest co najmniej wspólnie uzgodnić termin dokonania czynności urzędowych. W tym miejscu wskazać należy, iż ustalenie daty wykonania powyższych czynności nastąpiło, zgodnie z zeznaniami R. K. w uzgodnieniu pomiędzy korporacjami taksówkarskimi przy uwzględnieniu stanowiska Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy. Wspólne dokonanie legalizacji miało zaś służyć obniżeniu kosztów z tym związanych. Powyższe świadczy również o tym, iż zarówno zamiar dokonania zmian w cennikach, jak i ich wysokość były przedmiotem poczynionych wcześniej ustaleń. Działania podjęte przez korporacje taksówkarskie w dniu 10 i 11 grudnia 2007 roku stanowią więc jednoznaczny dowód na zawarte pomiędzy nimi porozumienie. Przedstawiają bowiem wolę wspólnego i uzgodnionego działania w zakresie wprowadzenia jednolitych opłat za przejazd taksówką. Podjęta uprzednio wspólna wola dokonania skoordynowanej zmiany cen za świadczone usługi przejawiała się jaskrawo w złożeniu wspólnych wniosków zmierzających do wprowadzenia tych zmian w życie.

Podsumowując powyższe stwierdzić należy, iż zgodność czasowa i cenowa zachowań członków wszystkich trzech korporacji nie mogła być przypadkowa. Takie zachowanie można wytłumaczyć jedynie wcześniejszymi uzgodnieniami i wypracowaniem wspólnego stanowiska korporacji taksówkarskich, co do terminu oraz wysokości wprowadzenia nowych taryf. Powyżej przytoczone okoliczności świadczą o tym, iż Taxi Bis, Taxi Sudety i Taxi Serce działały w sekretnej zмовie.

W tym miejscu odnieść należy się do argumentów przedstawionych w toku postępowania przez Taxi Sudety. W składanych pismach korporacja ta wyjaśniała, iż decyzja o podwyżce cen w 2007 roku podjęta została przed dniem 11 grudnia 2007 roku, i jednocześnie, iż była ona reakcją na zmiany wprowadzone przez konkurentów, a w dniu 11 grudnia 2007 roku skorzystała z obecności w Dzierżonowie przedstawicieli Obwodowego Urzędu Miar w Świdnicy. W ocenie Prezesa Urzędu, stan faktyczny ustalony w niniejszej sprawie, podważa te argumenty Taxi Sudety, w których wskazuje ona, iż decyzja o podwyżce cen usług była reakcją na zmiany wprowadzane przez inne korporacje. Jak wynika bowiem z ustaleń niniejszego postępowania, jeszcze przed złożeniem w Obwodowym Urzędzie Miar w Świdnicy w dniu 11 grudnia 2007 roku wniosków nr Obw. UM5/400-1444/07 oraz nr Obw. UM5/400-1439/07 członkowie Taxi Sudety posiadali informacje o zamierzeniach konkurentów. Wynika to wprost z zeznań złożonych przez R. K.. Co więcej, poprzez złożenie wspólnych wniosków przejawili oni wolę wspólnego skoordynowanego działania i już ten fakt jest wystarczającym dowodem spełnienia normy art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i jego naruszenia. Zdaniem Prezesa Urzędu, gdyby decyzje o podwyżce miały być wynikiem jedynie nabywanej stopniowo wiedzy o wcześniejszych decyzjach konkurencyjnych korporacji taksówkarskich, czyli efektem naśladownictwa zachowań rynkowych konkurentów, to sekwencja ich zachowań wyglądałaby inaczej. Przede wszystkim jednak korporacje nie składałyby jednocześnie (4 grudnia 2007r. – Taxi Serce i Taxi Bis, 6 grudnia 2007 r. – Taxi Serce i Taxi Bis, 11 grudnia 2007r. – Taxi Serce, Taxi Bis i Taxi Sudety) wniosków o legalizację dokonanych identycznych zmian w układzie taryf. Nie byłaby możliwa również sytuacja, w której wnioski te składane są w imieniu przedsiębiorców zrzeszonych w różnych korporacjach. Wszystkie te czynności korporacje taksówkarskie powinny podejmować autonomicznie.

Dodatkowych argumentów za przyjęciem, iż pomiędzy stronami niniejszego postępowania zawarto porozumienie ograniczające konkurencję, dostarcza porównanie sposobu wprowadzenia zmian w stawkach opłat za świadczone usługi dokonane przez korporacje taksówkarskie w 2007 roku i w roku 2011.

Wskazać przede wszystkim należy, iż sposób wprowadzenia zmian w cennikach usług świadczonych przez korporacje taksówkarskie w 2011 roku świadczy o samodzielności podejmowanych decyzji. Odpowiednie działania podejmowane były w następujących datach: 2 października 2011 roku – Taxi Sudety, 20 października 2011 roku – Taxi Serce, 27 listopada 2011 roku – Taxi Bis. Działania te dzielą więc większe odstępy czasu niż w przypadku podejmowania czynności w 2007 roku. Wskazać również należy, iż w przypadku Radio Sudety decyzja o podwyżce cen przybrała formalny wyraz uchwały przyjętej większością głosów członków Zrzeszenia. Istotnym jest również, iż wnioski o legalizację wprowadzonych zmian składane były w dniach: 8 listopada 2011 roku – Taxi Sudety, 27 października 2011 roku – Taxi Serce oraz 2 grudnia 2011 roku – Taxi Bis. Odmienne, niż miało to miejsce w 2007 roku wnioski te były składane nie przez samych przedsiębiorców i przede wszystkim, poszczególnymi wnioskami obejmowani byli przedsiębiorcy należący do danych korporacji taksówkarskich. Ten sposób postępowania korporacji taksówkarskich, odznaczający się autonomicznością zachowań poszczególnych podmiotów, jest całkowicie odmienny od postępowania tych samych przedsiębiorców w 2007 roku. Powtórzyć należy, iż w grudniu 2007 roku, składając wspólne wnioski o dokonanie legalizacji identycznych zmian cen świadczonych usług, korporacje taksówkarskie przejawiały wolę wspólnego skoordynowanego działania naruszającego zasady konkurencji na rynku.

Wprowadzenie przez wszystkie korporacje taksówkarskie, w krótkim odstępie czasu, tych samych stawek opłat za świadczone usługi, nie można również wytłumaczyć, wbrew argumentom podnoszonym w toku postępowanie przez jego strony, wzrostem cen paliw.

Badając zmiany cen paliw Prezes Urzędu wziął pod uwagę okres sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc dokonania zmian cen, to jest grudzień 2007 roku. W tym czasie ceny paliw na stacjach położonych w obrębie Dzierżoniowa wahały się w przedziałach (tabela poniżej)

W okresie od 06.2007 r. – 11.2007 r.						
	Pb 95		ON		LPG	
	zł/1l	różnica	zł/1l	różnica	zł/1l	różnica
S.	4,57 - 4,46	- 2,40 %	3,69 - 4,02	8, 94 %	2,02 – 2,29	13,36 %
A. sp. z o.o.	4,45 – 4,42	- 0,67 %	3,63 – 4,10	12,9 %	b.d.	b.d.
PKS S.A.	4,39 – 4,43	0,91 %	b.d.	b.d.	1,92 – 2,24	16,6 %
PKN O.	4,57 – 4,56	- 0,21 %	b.d.	b.d.	2,06 – 2,32	12,6 %

Niewątpliwie w badanym okresie czerwiec – listopad 2007 roku ceny oleju napędowego i gazu wzrosły średnio: 10,92 % - olej napędowy, 14,18% - gaz. W tym samym okresie ceny benzyny Pb 95 zostały obniżone. Zdaniem Prezesa Urzędu, wzrost cen oleju napędowego oraz gazu uwzględniany w oderwaniu od innych okoliczności niniejszej sprawy, mógłby wskazywać, iż wdrożenie przez strony niniejszego postępowania podwyżek cen za świadczone usługi, było racjonalnym zachowaniem rynkowym. Na przeszkodzie jednak takiemu stwierdzeniu stoją ustalone powyżej okoliczności świadczące o tym, iż zachowania rynkowe przedsiębiorców przedsiębrane były w warunkach ich wzajemnego uzgodnienia. Podnieść należy, iż przedmiotem niniejszego postępowania nie jest zaś sama zmiana ceny i jej skala wzrostu, tylko porozumienie pomiędzy korporacjami taksówkarskimi polegające na przyjęciu

jednolitych cen i w tym zakresie występujący wzrost części paliw nie ma znaczenia dla zasadności stwierdzenia, iż korporacje te dokonały uzgodnionej zmiany ceny poprzez współdziałanie i kooperację w sposób opisany powyżej, co całkowicie wypełnia normę zakazanego porozumienia opisanego w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Tak więc korporacje te nie działały w sposób jednostronny, autonomiczny, co jest regułą właściwą konkurencji efektywnej. Prezes Urzędu nie kwestionuje samej zasadności wzrostu cen, tylko to, że nastąpiła ona w sposób uzgodniony, co stoi w sprzeczności z ww. zasadą autonomicznego działania każdego podmiotu na rynku. Z ustaleń poczynionych w niniejszej sprawie wynika, iż głównym motywem działania korporacji taksówkarskich w 2007 roku było wprowadzenie jednolitych i wyższych cen za świadczone usługi. O powyższym świadczy również fakt, iż zmiany we wszystkich korporacjach doprowadziły do ustalenia cen na jednakowym poziomie oraz krótki okres wprowadzenia tych zmian. Trudno nadto dać wiarę twierdzeniom stron, iż wszystkie one w tym samym czasie zauważyły potrzebę wprowadzenia zmian w cennikach, w przypadku gdy wzrost cen paliw nie był skokowy, lecz odbywał się na przestrzeni długiego okresu.

Jak już wspomiano powyżej każde przedsiębiorstwo powinno samodzielnie planować i realizować strategię rynkową. Tzw. postulat samodzielności nie eliminuje jednak prawa przedsiębiorstwa do dostosowywania się do stwierdzonego lub oczekiwanego zachowania konkurentów, przeciwdziała jednakże wszelkim bezpośrednim lub pośrednim kontaktom pomiędzy 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.

Prezes Urzędu pragnie jeszcze raz podkreślić, iż stwierdzona zgodność i synchronizacja podjętych działań cenowych mogła nastąpić jedynie na skutek zawarcia porozumienia pomiędzy jego Uczestnikami, 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, ani to, na jakim poziomie decyzyjnym to uzgodnienie się dokonało. Decydującym jest bowiem to, iż uzgodniona wspólnie wola zmiany stosowanych cenników, data tej zmiany oraz wysokość nowych stawek została zaakceptowana przez poszczególne korporacje a następnie zrealizowana poprzez wprowadzenie nowych stawek opłat. Powtórzyć należy, iż Prezes Urzędu nie neguje prawa korporacji taksówkarskich do zmian stosowanych taryf za świadczone usług odpłatnego przewozu osób taksówką, niemniej jednak powinny być one wprowadzane w ramach własnej polityki cenowej a nie w uzgodnieniu konkurentami. Sam wzrost opłat za ww. usługi nie jest bowiem praktyką ograniczającą konkurencję. Jest nią fakt dokonania jej w sposób uzgodniony przez wszystkich członków zawartego w tym celu porozumienia.

Podsumowując powyższe wskazać należy, iż o stwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, że w niniejszej sprawie doszło do zawarcia pomiędzy korporacjami taksówkarskimi niedozwolonego porozumienia cenowego zadecydowały:

- dowód bezpośredni w postaci zeznań R. K., w których wprost wskazuje na zawarcie ustnego porozumienia pomiędzy Taxi Serce, Taxi Sudety oraz Taxi Bis, które objęło swym zakresem konieczność wprowadzenia zmian cen, ich wysokość oraz datę zmiany;

- dokonanie zmian w cennikach stosowanych przez korporacje w krótkim odstępie czasu;
- przeprowadzenie czynności legalizacji dokonanych zmian wspólnie i w porozumieniu;
- ujednoczenie stawek opłat za świadczone usługi na skutek wprowadzenia zmian;
- porównanie sposobu wprowadzenia zmian w cenach świadczonych usług przez korporacje taksówkarskie w 2007 i 2011 roku;
- brak wiarygodnego uzasadnienia ekonomicznego wprowadzenia podwyżek przez korporacje taksówkarskie w tym samym okresie i w jednakowej wysokości.

W świetle powyższego, naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przez korporacje taksówkarskie Taxi Bis, Taxi Serce oraz Taxi Sudety miało zarówno charakter nielegalnego porozumienia jak i praktyki uzgodnionej.

V.2.2. Nielegalny charakter porozumienia w postaci kwalifikowanego celu lub skutku porozumienia którym jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

W myśl art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, 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, uznał, że „stosownie do treści art. 6 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. 6 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” (wyrok z dnia 24 marca 2004 r., sygn. akt XVII Ama 40/02). Rozróżnienie „naruszeń ze względu na cel” i „naruszeń ze względu na skutek” jest związane z okolicznością, że pewne formy porozumienia między przedsiębiorstwami można uznać, z uwagi na sam ich charakter, za szkodliwe dla prawidłowego funkcjonowania normalnej konkurencji (Wyrok ETS z 20.11.2008 r. w sprawie C 209/07 Competition Authority przeciwko Beef Industry Development Society Ltd, Barry Brothers (Carrigmore) Meats Ltd., w opracowaniu E. Skibińskiej w „Porozumienia mające na celu ograniczenie konkurencji” – art. 81 ust. 1 TWE, e-prenumerata 15.12.2008). Cel porozumienia można określić jako wolę jego uczestników osiągnięcia zamierzonego celu. Wola ta może być wyrażona w treści określonego dokumentu, jak również może wynikać z okoliczności zawarcia danego porozumienia. Aby porozumienie uznane zostało za niezgodne z prawem celem porozumienia powinna być eliminacja, ograniczenie lub zniekształcenie konkurencji.

Jak wynika z analizy i oceny zgromadzonego w sprawie dowodowego antykonkurencyjnym celem porozumienia zawartego przez korporacje taksówkarskie działające na terenie Gminy Miejskiej Dzierżoniów była unifikacja stosowanych opłat za usługi odpłatnego przewozu osób taksówką. Cel ten objęty był ustnym porozumieniem Stron niniejszego postępowania i wyraził się we wdrożeniu przez nie w krótkim odstępie czasu identycznych stawek opłat. Zatem antykonkurencyjny cel omawianego porozumienia jest wyraźny i jednoznaczny.

Chociaż przy występowaniu antykonkurencyjnego celu porozumienia nie jest to konieczne, Prezes Urzędu wskazuje jednocześnie, iż zawarte porozumienie przyniosło antykonkurencyjny skutek dla rynku właściwego. Na skutek podjętych działań zaistniała sytuacja, w której konkurencja cenowa pomiędzy członkami porozumienia prawie całkowicie zanikła. Przedsiębiorcy objęci porozumieniem wprowadzając identyczne ceny wyłączyli podstawowy mechanizm rynkowy opierający się na ryzyku gospodarczym ponoszonym przy decyzjach o podwyżce cen. Podkreślić należy, iż porozumienie to objęło 74,7 % rynku właściwego i trwało od grudnia 2007 roku do października 2011 roku. W sytuacji stosowania przez taksówkarzy zrzeszonych w Taxi Bis, Taxi Sudety i Taxi Serce jednolitych cen za świadczone usługi doszło do istotnego ograniczenia konkurencji cenowej na rynku właściwym wskutek monopolizacji tego rynku. Jasno więc z tego wynika, że skutki dla rynku właściwego zawartego porozumienia były mocno antykonkurencyjne, w poważny sposób ograniczające konkurencję cenową.

Mając powyższe na uwadze, uznać należy, iż spełniona została również druga przesłanka warunkująca uznanie powyżej opisanego zachowania Stron postępowania za porozumienie opisane w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Zawarte przez Taxi Bis, Taxi Sudety oraz Taxi Serce w grudniu 2007 roku porozumienie cenowe nie tylko miało na celu wyeliminowanie konkurencji cenowej ale również doprowadziło do sytuacji, w której na rynku właściwym w znacznym stopniu konkurencja ta została wyłączona.

VI. Zaniechanie praktyki naruszającej zakaz, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Zgodnie z treścią art. 11 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie wydaje się decyzji, o której mowa w art. 10 (to jest decyzji o uznaniu praktyki za ograniczającej konkurencję i nakazującej zaniechanie jej stosowania), jeżeli zachowanie rynkowe przedsiębiorcy przestało naruszać zakaz określony w art. 6 ustawy. W takim wypadku, zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy Prezes Urzędu wydaje decyzję o uznaniu praktyki za ograniczającą konkurencję i stwierdzającą zaniechanie jej stosowania.

Mając na uwadze ustalony w niniejszej sprawie stan faktyczny uznać należy, iż stwierdzone pomiędzy Taxi Bis, Taxi Sudety oraz Taxi Serce porozumienie funkcjonowało do dnia 27 października 2011 r., to jest dnia rzeczywistej zmiany cen przez przedsiębiorców zrzeszonych w Taxi Serce. Z tym dniem wprowadzono nowe nie uzgodnione pomiędzy Stronami niniejszego postępowania stawki i jednocześnie zawarte pomiędzy ww. przedsiębiorcami porozumienie przestało wywoływać antykonkurencyjny skutek na rynku właściwym.

Mając powyższe na uwadze należało orzec, jak w punkcie I- szym sentencji decyzji.

Kara pieniężna

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie dopuścił się naruszenia zakazu określonego m.in. w art. 6 w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 7 i art. 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Rozstrzygnięcie w przedmiocie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej posiada więc fakultatywny charakter. „Skuteczna polityka karania wymaga jednak, by w przypadku stwierdzenia stosowania przez przedsiębiorcę praktyki ograniczającej konkurencję zasadą było nakładanie kary pieniężnej” (wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 8.11.2004 r., sygn. akt XVII Ama 81/03).

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów nie zawiera zamkniętego katalogu przesłanek, od których uzależniana jest wysokość nakładanych na przedsiębiorców kar. Norma prawna wynikająca z art. 111 ww. ustawy stanowi jedynie, iż przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa między innymi w art. 106-108 tej ustawy należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy, a także uprzednie naruszenie przepisów ustawy. Jest rzeczą oczywistą, iż na wysokość kary musi mieć także wpływ stopień zagrożenia lub naruszenia interesu publicznoprawnego stosowanymi praktykami ograniczającymi konkurencję. Ponadto w judykaturze wskazuje się, że w przypadku kar za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję przesłankami, które należy brać pod uwagę są: potencjał ekonomiczny przedsiębiorcy, skutki praktyki dla konkurencji lub kontrahentów, dopuszczalny poziom kary wynikający z przepisów ustawy oraz cele, jakie kara ma osiągnąć (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27.06.2000 r., sygn. akt I CKN 793/98). Nałożona przez organ antymonopolowy kara pieniężna powinna pełnić funkcję represyjną (tj. stanowić dolegliwość za naruszenie przepisów ustawy antymonopolowej), a także prewencyjną, dyscyplinującą (tj. zapobiegać podobnym naruszeniom w przyszłości). W zależności od stopnia naruszenia przepisów ustawy, ustala się funkcję prewencyjną lub represyjną za wiodącą.

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes Urzędu w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonych w niniejszej decyzji naruszeń. Wskazać przy tym należy, iż w kwestii natury naruszenia organ antymonopolowy wyróżnia naruszenia bardzo poważne (do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji konkurencji na rynku), naruszenia poważne (do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne niezaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów), naruszenia mniej poważne niż wyżej wymienione (naruszenia pozostałe, do których należą m.in. porozumienia wertykalne niedotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze).

W niniejszej sprawie Prezes Urzędu uznał, iż zawarte przez Stowarzyszenie „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie porozumienie należy do szczególnie szkodliwych horyzontalnych ograniczeń konkurencji, jakimi są zmony cenowe. W związku z powyższym naruszenie to zostało zakwalifikowane do naruszeń bardzo poważnych, a kwotę bazową, stanowiącą podstawę dalszych wyliczeń ustalono w wysokości (...) % przychodu za rok 2011, tj. za rok poprzedzający wydanie decyzji. W przypadku

Stowarzyszenia „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie (...) % uzyskanych przychodów w wysokości (...) zł stanowi kwota 800,97 zł, w przypadku Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie, które w 2011 r. uzyskało przychody w wysokości (...) zł - kwota (...) % stanowi 1 041,30 zł, zaś w przypadku „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie (...) % uzyskanych przychodów w wysokości (...) zł stanowi kwota 436,54 zł.

Ustalając wymiar kary organ antymonopolowy wziął w dalszej kolejności pod uwagę specyfikę rynku, na jakim doszło do naruszenia konkurencji. Kara powinna być bowiem tym większa, im większe jest natężenie negatywnych efektów związanych z naruszeniem prawa konkurencji lub im wyższe korzyści czerpie z niego przedsiębiorca. W szczególności Prezes Urzędu wziął pod uwagę fakt, iż nielegalnym porozumieniem zawartym pomiędzy ww. korporacjami taksówkarskimi objęte zostało 74,7 % rynku właściwego w sprawie. W rzeczywistości zatem w wyniku zawartego porozumienia nastąpiła monopolizacja rynku z wszystkimi tego negatywnymi skutkami. Negatywne skutki tego porozumienia ujawniły się zarówno pomiędzy jego stronami, gdyż zastąpiły one w sposób pełni świadomy konkurencję między sobą koordynacją swych działań, jak i dotknęły konsumentów.

W związku z powyższym, mając na uwadze łącznie okoliczności dotyczące specyfiki rynku, kwotę bazową postanowiono podwyższyć w stosunku do wszystkich trzech stron niniejszego postępowania o 40%. Tym samym kwota bazowa stanowiąca podstawę do dalszego ustalania wysokości kary wyniosła w stosunku do: Stowarzyszenia „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie – 1 121,35 zł, Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie – 1 457,82 zł, „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie – 611,15 zł.

Prezes Urzędu wziął także pod uwagę okres trwania stwierdzonego naruszenia, który był znaczny, bo blisko czteroletni i z tego powodu otrzymaną kwotę bazową zwiększono o 100 % to jest wobec: Stowarzyszenia „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie do kwoty 2 242,70 zł, Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie do kwoty 2 915,64 zł, „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie do kwoty 1 222,30 zł.

Ponadto Prezes Urzędu rozważył występujące w sprawie okoliczności łagodzące i obciążające.

Jako okoliczność łagodzącą Prezes Urzędu przyjął fakt zaniechania w toku niniejszego postępowania przez jego wszystkie strony przypisanej im praktyki ograniczającej konkurencję. Jeśli chodzi o okoliczności obciążające, to w toku postępowania nie ustalono, która strona była inicjatorem zawartego porozumienia, jednakże nie ulega wątpliwości, iż postępowanie korporacji taksówkarskich polegające na zawarciu niedozwolonego porozumienia cenowego miało charakter umyślny. Wszystkie okoliczności sprawy wskazują na fakt, iż przedsiębiorcy w sposób świadomy ustalili konieczność wprowadzenia zmian w stosowanych cennikach, zakres tych zmian oraz datę ich wprowadzenia.

Uwzględniając wyżej wymienione okoliczności Prezes Urzędu uznał za uzasadnione podwyższyć kwotę bazową ustaloną w poprzednim etapie o 10 %, to jest wobec: Stowarzyszenia „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie do kwoty 2 466,97 zł, Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie do kwoty 3 207,2 zł, „Sudety” Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie do kwoty 1 344,53 zł.

Mając na uwadze wszystkie wyżej wymienione czynniki dotyczące wagi naruszenia, specyfiki rynku, oraz okoliczności łagodzących i obciążających, Prezes Urzędu postanowił nałożyć na przedsiębiorców kary w łącznej wysokości 2 466,97 zł dla

Stowarzyszenia „Radio Taxi Serce” w Dzierżoniowie, 3 207,20 zł dla Stowarzyszenia Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio Taxi Bis” w Dzierżoniowie oraz 1 344,53 zł dla „Sudety” Zrzeszenia Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej w Dzierżoniowie. Nałożone kary pieniężne stanowią zatem: (...) % kary maksymalnej jaka mogłaby być nałożona w niniejszej sprawie na każdego z przedsiębiorców.

W związku z powyższym należało orzec jak w punkcie II sentencji niniejszej decyzji .

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: NBP o/o Warszawa Nr 51 1010 1010 0078 7822 3100 0000.

Stosownie do art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. 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 daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów we Wrocławiu.

Otrzymują :

1. Stowarzyszenie Taksówkarzy Dzierżoniowskich „Radio TAXI BIS” z siedzibą przy ul. Strumykowej 1 w Dzierżoniowie, ul. Strumykowa 1, 58-200 Dzierżoniów;
2. Stowarzyszenie „RADIO TAXI SERCE” z siedzibą przy ul. Świdnickiej 38 w Dzierżoniowie, ul. Świdnicka 38, 58-200 Dzierżoniów;
3. Zrzeszenie Taksówkarzy Ziemi Dzierżoniowskiej „SUDETY” z siedzibą przy ul. Rzeźniczej 2 w Dzierżoniowie, ul. Rzeźnicza 2, 58-200 Dzierżoniów.