

# **DELEGATURA UOKiK W KATOWICACH**

Katowice, dnia 09.05.2005r.

RKT-410-02/05/MI

## **DECYZJA Nr RKT- 29/2005**

I. Stosownie do art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2003r. Nr 86, poz. 804; Dz.U. z 2003r. Nr 60, poz. 535; Dz.U. z 2003r. Nr 170, poz. 1652; Dz.U. z 2004r. Nr 93, poz. 891; Dz.U. z 2004r. Nr 96, poz. 959) oraz § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. z 2002r. Nr 18, poz. 172; Dz.U. z 2003r. Nr 6, poz. 68), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko:

- Miejskiemu Przedsiębiorstwu Taksówkowemu w Katowicach, 40-008 Katowice, ul. Graniczna 2,  
- Stowarzyszeniu Kierowców „ECHO TAXI”, 40-101 Katowice, ul. Chorzowska 73a,  
- Stowarzyszeniu Kierowców „TELE TAXI”, 40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a,  
- Związkowi Przedsiębiorstw Transportowych, 40-082 Katowice, ul. Sobieskiego 26,  
- Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Katowicach, 40-116 Katowice, ul. Cicha 10,  
działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

1. na podstawie art. 9 wymienionej na wstępie ustawy **uznaje się za praktykę ograniczającą konkurencję** i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 w/w ustawy, zawarcie przez w/w podmioty porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na bezpośrednim ustaleniu cen za usługi przewozu osób taksówką osobową na terenie Katowic poprzez wprowadzenie jednolitych stawek rabatów od cen za świadczone usługi na poziomie 10% i **nakazuje się zaniechanie jej stosowania**,
2. na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nakłada się na:
  - Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach, 40-008 Katowice, ul. Graniczna 2, karę pieniężną w wysokości 13 675 PLN (słownie złotych: trzynaście tysięcy sześćset siedemdziesiąt pięć),
  - Stowarzyszenie Kierowców „ECHO TAXI”, 40-101 Katowice, ul. Chorzowska 73a, karę pieniężną w wysokości 4 120 PLN (słownie złotych: cztery tysiące sto dwadzieścia),
  - Stowarzyszenie Kierowców „TELE TAXI”, 40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a, karę pieniężną w wysokości 11 246 PLN (słownie złotych: jedenaście tysięcy dwieście czterdzieści sześć),
  - Związek Przedsiębiorstw Transportowych, 40-082 Katowice, ul. Sobieskiego 26, karę pieniężną w wysokości 2 059 PLN (słownie złotych: dwa tysiące pięćdziesiąt dziewięć),
  - Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, 40-116 Katowice, ul. Cicha 10, karę pieniężną w wysokości 9 227 PLN (słownie złotych: dziewięć tysięcy dwieście dwadzieścia siedem)

z tytułu naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 w/w ustawy, w zakresie opisanym w punkcie I.1. sentencji niniejszej decyzji.

II. Na podstawie art. 72 w związku z art. 75 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2003r. Nr 86, poz. 804; Dz.U. z 2003r. Nr 60, poz. 535; Dz.U. z 2003r. Nr 170, poz. 1652; Dz.U. z 2004r. Nr 93, poz. 891; Dz.U. z 2004r. Nr 96, poz. 959) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. z 2002r. Nr 18, poz. 172; Dz.U. z 2003r. Nr 6, poz. 68), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu przeciwko podmiotom wymienionym w pkt I sentencji niniejszej decyzji oraz uwzględniając wynik w/w postępowania antymonopolowego,

- w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

postanawia się obciążyć przedmiotowe podmioty kosztami niniejszego postępowania antymonopolowego w następujący sposób :

- Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach, 40-008 Katowice, ul. Graniczna 2, uiści kwotę w wysokości 65 PLN (słownie złotych: sześćdziesiąt pięć),
- Stowarzyszenie Kierowców „ECHO TAXI”, 40-101 Katowice, ul. Chorzowska 73a, uiści kwotę w wysokości 65 PLN (słownie złotych: sześćdziesiąt pięć),
- Stowarzyszenie Kierowców „TELE TAXI”, 40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a, uiści kwotę w wysokości 65 PLN (słownie złotych: sześćdziesiąt pięć),
- Związek Przedsiębiorstw Transportowych, 40-082 Katowice, ul. Sobieskiego 26, uiści kwotę w wysokości 65 PLN (słownie złotych: sześćdziesiąt pięć),
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, 40-116 Katowice, ul. Cicha 10, uiści kwotę w wysokości 65 PLN (słownie złotych: sześćdziesiąt pięć)

tytułem zwrotu Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów kosztów przedmiotowego postępowania.

### **Uzasadnienie**

W okresie od 08.06.2004r. do 28.10.2004r., w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej „Organem Antymonopolowym”), zostało przeprowadzone z urzędu postępowanie wyjaśniające w sprawie zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ustaleniu cen za usługi przewozu osób taksówkami przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w tym zakresie na terenie Katowic oraz przez związki tych przedsiębiorców. Celem postępowania było wstępne ustalenie, czy w okolicznościach sprawy nastąpiło naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (zwanej dalej „ustawą antymonopolową”) uzasadniające wszczęcie postępowania antymonopolowego, w tym, czy sprawa ma charakter antymonopolowy.

Asumptem do wszczęcia w/w postępowania wyjaśniającego były opublikowane na łamach *Dziennika Zachodniego* artykuły prasowe pt. *Zlikwidują zniżki?* (Dz.Z. z dnia 15-16 maja 2004r., Nr 113, s.11) oraz *Zniżka ścięta o połowę* (Dz.Z. z dnia 1 czerwca 2004r., Nr 127, s. 13) (karty nr 6, 7). Z zawartych w nich informacji wynika, że w dniach 13 i 20 maja 2004 r. odbyły się w Katowicach dwa nieformalne spotkania przedstawicieli korporacji taksówkowych zrzeszających przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na transporcie drogowym osób taksówką na terenie gminy Katowice i korzystających z systemu powiadamiania o zleceniach w formie tzw. „radio – taxi”. Podczas spotkań uczestniczący w nich przedstawiciele poszczególnych korporacji rzekomo podjęli decyzję o wspólnym obniżeniu dotychczas obowiązujących rabatów do poziomu 10%, co nastąpić miało dnia 01.06.2004r.

W toku postępowania wyjaśniającego potwierdzone zostały doniesienia prasowe. Ustalono, że w dniach 13 i 20 maja 2004 r. doszło do dwóch spotkań przedstawicieli katowickich korporacji „radio-taxi”. Ustalono również, że od dnia 01.06.2004r. we wszystkich korporacjach działających na terenie Katowic tj.:

- Miejskim Przedsiębiorstwie Taksówkowym,
- Stowarzyszeniu Kierowców „ECHO-TAXI”,

- Stowarzyszeniu Kierowców „TELE-TAXI”,
- Związku Przedsiębiorstw Transportowych – Sekcji „TAXI-RONDO”,
- Zrzeszeniu Transportu Prywatnego – Kole Radiołączności „HALLO-TAXI”,
- Zrzeszeniu Transportu Prywatnego – Kole Radiołączności „UFO-TAXI”,
- Zrzeszeniu Transportu Prywatnego – Kole Radiołączności „TELE-TAXI KAROLINA”,

dokonano obniżenia obowiązujących rabatów do poziomu 10% ceny usługi.

Ponieważ analiza dokumentów i informacji zebranych w toku postępowania wyjaśniającego dała podstawę do przyjęcia, iż w opisanej sprawie mogło nastąpić naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w dniu 29.10.2004r. wszczęte zostało z urzędu postępowanie antymonopolowe, w związku z podejrzeniem zawarcia przez:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach, 40-008 Katowice, ul. Graniczna 2, (zwane dalej „MPT”)
- Stowarzyszenie Kierowców „ECHO TAXI”, 40-101 Katowice, ul. Chorzowska 73a, (zwane dalej „Stowarzyszeniem ECHO-TAXI”),
- Stowarzyszenie Kierowców „TELE TAXI”, 40-024 Katowice, ul. Powstańców 41a, (zwane dalej „Stowarzyszeniem TELE-TAXI”)
- Związek Przedsiębiorstw Transportowych, 40-082 Katowice, ul. Sobieskiego 26, (zwany dalej „ZPT” lub „Związkiem”),
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, 40-116 Katowice, ul. Cicha 10, (zwane dalej „ZTP” lub „Zrzeszeniem”),

porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na bezpośrednim lub pośrednim ustaleniu cen za usługi przewozu osób taksówką osobową na terenie Katowic poprzez wprowadzenie jednolitych stawek rabatów od cen za świadczone usługi na poziomie 10%, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (karta nr 1).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego (karta nr 2) w/w podmioty podniosły, co następuje.

MPT oświadczyło, iż nie zgadza się z zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ustaleniu cen za usługi przewozu osób taksówką na terenie Katowic. Wskazało, iż wprowadzone przez nie zmiany wysokości rabatów nie dotyczą tylko obszaru Katowic, ale również innych miast obsługiwanych przez to przedsiębiorstwo. Współpracujący z MPT kierowcy mają ponadto możliwość udzielenia klientowi większego niż 10% rabatu od ceny obliczonej przez taksometr. Przedsiębiorstwo podkreśliło również, iż kwestia cen za usługi taksówkowe na terenie Katowic nie została uregulowana stosowną uchwałą Rady Miasta, która określałaby minimalne i maksymalne stawki za takie usługi. MPT wskazało, iż nie dysponuje środkami, które mogłyby zmusić inne korporacje do zmiany cen świadczonych usług. Poinformowało również, że na terenie Katowic działają prywatni przewoźnicy, którzy nie są zrzeszeni w żadnej z korporacji; ustalają oni stawki opłat według własnego uznania, dlatego ceny za usługi taksówkowe na terenie Katowic kształtują się na zróżnicowanym poziomie (karta nr 156-157).

Stowarzyszenie TELE-TAXI ustosunkowując się do postawionego zarzutu podniosło, iż nie złamało w jakikolwiek sposób ustawy antymonopolowej, a wprowadzenie 10% stawki rabatu jest wynikiem rosnących kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej polegającej na przewozie osób taksówką (wzrost cen paliw i olejów, wzrost kosztów związanych z utrzymaniem samochodów, konieczność zainstalowania kas fiskalnych w taksówkach). Stowarzyszenie podkreśliło, że od około 6 lat nie uległy zmianie stawki taryfowe za usługi taksówkowe w Katowicach. Wskazało również, że obowiązujący rabat 10% może podlegać negocjacji, jeżeli cena kursu przekroczy 10 PLN. (karta nr 153).

Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach również nie zgodziło się z zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję. Podniosło, że działa na podstawie ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o samorządzie zawodowym niektórych podmiotów gospodarczych (Dz.U. z 1989 r. Nr 35, poz. 194), a cele i zadania Zrzeszenia określone w statucie są w pełni zgodne z zadaniami ustawowymi i nie upoważniają władz statutowych do ingerencji w ekonomiczne podstawy

działalności członków, czyli ustalania cen usług i wysokości rabatów. Podkreślono, że taksówkarze będący członkami Zrzeszenia zachowują pełną podmiotowość wynikającą z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej; prowadzą oni działalność na własne ryzyko i są osobiście odpowiedzialni zarówno za rzetelność wykonywanej usługi, jak i naruszenie norm prawa. Członkostwo w Zrzeszeniu upoważnia natomiast do korzystania z porad, informacji i pomocy w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej oraz w zakresie postępowań administracyjnych i procesowych (karty nr 146, 147).

Podniesiono również, iż działające w ramach Zrzeszenia, zorganizowane na bazie uzyskanych pasm częstotliwości radiowych katowickie Koła Radiołączności (agendy ZTP: UFO-TAXI, HALLO-TAXI i TELE-TAXI KAROLINA) organizują taksówkarzy – członków Zrzeszenia na zasadzie dobrowolności i również w żaden sposób nie ograniczają swobody działalności gospodarczej oraz nie pozbawiają taksówkarzy pełnej podmiotowości. Zdaniem ZTP naturalnym jest, iż członkowie poszczególnych Kół „radio – taxi”, którym przekazywane są zlecenia drogą radiową i którzy posługują się rozpoznawalnymi znakami określonego Koła, stosują jednolitą taryfę przewozową ustaloną przez zarząd danego Koła. Każde Koło jest w tym zakresie w pełni autonomiczne. Jednolita taryfa w poszczególnych Kółach jest ustalana przez ich zarządy na podstawie sugestii wszystkich członków oraz w oparciu o rachunek ekonomiczny (karta nr 147).

ZTP podniosło również, iż obowiązujące w poszczególnych Kółach Radiołączności stawki opłat nie uległy zmianie od 1998 r., zaś 10% rabat jest tylko rabatem minimalnym. Zrzeszenie przedstawiło ulotkę Koła Radiołączności UFO-TAXI, z której wynika, że na hasło „bezpieczna taksówka” w godzinach od 22:00 do 6:00 względem kobiet samotnie podróżujących stosowany jest rabat w wysokości 20%. Ponadto, klient korzystający z usług taksówkarzy zrzeszonych w ZTP może negocjować cenę na dłuższych trasach przewozowych (karta nr 148).

Zrzeszenie stwierdziło, że przypisywanie mu możliwości wpływania na ceny i rabaty stosowane przez członków tej organizacji nie znajduje uzasadnienia w świetle przedstawionych uwarunkowań organizacyjnych. Zrzeszenie wskazało, iż nie posiada związków z pozostałymi podmiotami, w stosunku do których wszczęte zostało postępowanie antymonopolowe. Nie jest mu znana ich struktura organizacyjno – prawna, jak również wysokość stosowanej taryfy i stawek rabatów. Nigdy w przeszłości ani ZTP jako organizacja, ani poszczególni członkowie jego zarządu nie organizowali, ani nie byli uczestnikami spotkań, na których dochodziło do porozumienia co do ujednoczenia stawek rabatów. ZTP nie posiada również wiedzy o tym, jakoby dnia 01.06.2004r. działające na terenie Katowic korporacje taksówkowe dokonały jednoczesnego obniżenia stosowanych rabatów do poziomu 10% (karta nr 148). Zrzeszenie podniosło również, iż fakt ujednoczenia stawek taryfowych za usługi taksówkowe na terenie Katowic to wynik sumy indywidualnie podjętych decyzji w obrębie poszczególnych korporacji taksówkowych, co nie powinno być traktowane jako porozumienie ograniczające konkurencję.

ZTP wniosło o oddalenie postawionych mu zarzutów i umorzenie wszczętego w stosunku do niego postępowania (karta nr 149).

Związek Przedsiębiorstw Transportowych nie ustosunkował się do zarzutu zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję. W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego podniósł natomiast, że każdy członek sekcji radiowej „TAXI-RONDO” będącej agendą branżową Związku – pomimo faktu, że rabat podstawowy w obrębie sekcji ustalony został na poziomie 10% – ma możliwość stosowania innych rabatów, a także cen umownych (karta nr 139).

Stowarzyszenie Kierowców ECHO-TAXI nie skorzystało z możliwości ustosunkowania się do postawionego mu zarzutu (karta nr 136).

**W wyniku przeprowadzonego postępowania administracyjnego Organ Antymonopolowy ustalił następujący stan faktyczny.**

Zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz.U. 2004r. Nr 204, poz. 2088 ze zm.) wykonywanie transportu drogowego taksówką wymaga uzyskania

licencji. Stosownie do art. 7 ust. 2 pkt 2 teże ustawy organem właściwym w sprawach udzielenia licencji w zakresie przewozów taksówkowych na obszarze gminy jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Z informacji przekazanych przez Wydział Komunikacji Urzędu Miasta w Katowicach wynika, że liczba udzielonych przez Prezydenta Miasta Katowice licencji na wykonywanie na obszarze gminy transportu drogowego taksówką wynosi 671, w tym 6 licencji na transport rzeczy taksówką. Wszystkie licencje udzielone zostały osobom fizycznym prowadzącym działalność gospodarczą w przedmiotowym zakresie. Mocą uchwały Rady Miasta Katowice liczba nowych licencji przeznaczonych do wydania w 2004 r. ustalona została na 20 (karta nr 10).

W toku postępowania ustalono, że część taksówkarzy, którym udzielone zostały licencje na wykonywanie transportu drogowego taksówką na obszarze Katowic zrzeszona jest w korporacjach zawodowych działających w systemie tzw. „radio – taxi”. System ten polega na telefonicznym przyjmowaniu przez dyspozytornię zamówień na wykonanie usługi przewozu taksówką, a następnie radiowym powiadamianiu taksówkarzy w obrębie danej korporacji o przyjętych zgłoszeniach. Członkowie korporacji posługują się określonymi emblematami i znakami graficznymi identyfikującymi daną korporację, zaś usługi w obrębie członków poszczególnych korporacji wykonywane są po jednolitej cenie. Poszczególne korporacje „radio – taxi” zrzeszają następującą liczbę taksówkarzy działających na terenie gminy Katowice:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach – [...] członków (karty nr 373-377),
- Stowarzyszenie Kierowców „TELE-TAXI” – [...] członków (karty nr 27 verte, 252-253),
- Stowarzyszenie Kierowców „ECHO-TAXI” – [...] członków (karta nr 46),
- Związek Przedsiębiorstw Transportowych – Sekcja „TAXI-RONDO” – [...] członków, (karty nr 95-96),
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego – Koło Radiołączności „HALLO-TAXI” – [...] członków (karty nr 71-72),
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego – Koło Radiołączności „UFO-TAXI” – [...] członków (karty nr 73-74 verte),
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego – Koło Radiołączności „TELE-TAXI KAROLINA” – [...] członków (karty nr 75-76).

Łącznie więc w Katowicach 480 osób prowadzi działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie osób taksówką i zarazem jest zrzeszonych w w/w korporacjach taksówkowych. Liczba ta stanowi około 71,5% ogółu taksówkarzy, którym udzielone zostały licencje na wykonywanie transportu drogowego taksówką na terenie gminy Katowice.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz.U. z 2001r. Nr 97, poz. 1050 ze zm.) rada gminy może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozu taksówkami na terenie gminy. Rada Gminy Katowice nie skorzystała z przysługujących jej w tym zakresie uprawnień. Brak jest zatem uchwały regulującej wysokość stawek opłat pobieranych za przewóz osób taksówką na terenie Katowic (karta nr 10).

Pojęcie „korporacja taksówkowa” jest wyrażeniem potocznym i nie posiada definicji legalnej. Tzw. korporacje taksówkowe bądź korporacje „radio – taxi” są podmiotami zróżnicowanymi pod względem organizacyjnym i prawnym.

Na terenie Katowic dwie korporacje taksówkowe działają w formie stowarzyszeń na podstawie ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (tekst jedn. Dz.U. z 2001r. Nr 79, poz. 855) i jako takie posiadają osobowość prawną. Są to: Stowarzyszenie Kierowców „TELE-TAXI” (karty nr 27, 34) i Stowarzyszenie Kierowców „ECHO-TAXI” (karty nr 47).

Kolejną formą prawną są organizacje działające w oparciu o przepisy ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o samorządzie zawodowym niektórych podmiotów gospodarczych (Dz.U. z 1989r. Nr 35, poz. 194 z późn. zm.). W niniejszej sprawie organizacjami takimi są: Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach i Związek Przedsiębiorstw Transportowych w Katowicach będące samorządowymi organizacjami społeczno – zawodowymi podmiotów gospodarczych świadczących usługi transportowe, posiadającymi osobowość prawną. Zrzeszają one zarówno przedsiębiorców prowadzących indywidualną działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób taksówką, jak również podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe innych branż (karty nr 13, 15, 45,

99). Statutowym celem tych organizacji jest ochrona interesów zawodowych, socjalnych i prawnych członków w ramach obowiązującego porządku prawnego (karty nr 15 verte, 99). Zgodnie art. 4 ustawy o samorządzie zawodowym niektórych podmiotów gospodarczych ich zadaniem jest w szczególności utrwalanie więzi środowiskowych, postaw zgodnych z zasadami etyki i godności zawodu, a także prowadzenie na rzecz członków działalności kulturowej, oświatowej i socjalnej, zakładanie i prowadzenie kas i funduszy zapomogowo – pożyczkowych oraz reprezentowanie interesów członków wobec organów administracji państwowej.

W obrębie Zrzeszenia i Związku działają korporacje taksówkowe *sensu stricto*; są to specjalne koła bądź sekcje radiowe, zwane też agendami branżowymi, agendami pomocniczymi, kołami radiołączności, w których zrzeszeni są taksówkarze będący jednocześnie członkami danej organizacji (karty nr 13 verte, 20, 104). Zrzeszenie Transportu Prywatnego powołało do życia na terenie Katowic (w oparciu o uzyskane pozwolenia na użytkowanie pasm częstotliwości radiowych wydane przez Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty) trzy Koła Radiołączności: HALLO-TAXI, UFO-TAXI i TELE-TAXI KAROLINA (karty nr 13 verte, 55, 66, 70 verte). W Kołach tych zrzeszonych jest łącznie [...] taksówkarzy, zaś ogólna liczba członków ZTP wynosi [...] (karta nr 13). Z kolei Związek Przedsiębiorstw Transportowych utworzył w Katowicach jedną sekcję radiową pod nazwą TAXI-RONDO (karta nr 121). Sekcja TAXI-RONDO liczy [...] taksówkarzy, natomiast Związek zrzesza ogółem [...] podmiotów gospodarczych świadczących usługi transportowe (karta nr 45).

Agendy ZTP i ZPT nie posiadają osobowości prawnej; są jednostkami organizacyjnymi wyodrębnionymi z ogółu członków powołujących je organizacji. Podstawę ich działalności stanowią zapisy statutowe, a także regulaminy wewnętrzne określające zadania i kompetencje organów danego koła (sekcji) oraz prawa i obowiązki jego członków (karty nr 15-20, 57-63, 86-89, 93-94, 99-105). Koła „radio-taxi” działające w ramach Zrzeszenia są związane ponadto postanowieniami „Ramowego regulaminu działalności Kół Radiołączności” (karty nr 90-91a).

Koła (sekcje) radiowe są samorządne, prowadzą własną gospodarkę finansową, mają określoną strukturę wewnętrzną i własne organy władzy. Jednocześnie nadzór nad ich działalnością sprawują organy statutowe, odpowiednio, Zrzeszenia Transportu Prywatnego bądź Związku Przedsiębiorstw Transportowych (karty nr 15 verte, 103).

Działa ponadto na terenie Katowic jedno przedsiębiorstwo państwowe – Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach, z którym na podstawie tzw. „porozumień o współpracy” współpracuje [...] indywidualnych taksówkarzy, w tym [...] posiadających zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego taksówką osobową na terenie Katowic (karty nr 37, 39, 373-377).

Członkami w/w korporacji taksówkowych są przedsiębiorcy prowadzący indywidualną działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie osób taksówkami na podstawie udzielonych im przez właściwy organ zezwoleń. Członkowstwo w korporacjach zawodowych nie jest obowiązkowe i nie stanowi warunku wykonywania transportu drogowego taksówką osobową. Przedsiębiorcy, którzy chcą świadczyć usługi taksówkowe nie mają więc obowiązku przynależności do określonych organizacji.

W toku przedmiotowego postępowania ustalono, że przedstawiciele wszystkich katowickich korporacji taksówkowych brali udział w dwóch nieformalnych spotkaniach, które odbyły się w dniach 13 i 20 maja 2004 r. w Katowicach. Pierwsze z nich miało miejsce przy ul. Piaskowej 8, zaś drugie w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego przy ul. Granicznej 2 (karty nr 28, 50 verte, 56 verte, 78, 82 verte, 458 verte). W spotkaniach uczestniczyło:

- trzech członków Stowarzyszenia TELE-TAXI (w tym Prezes oraz członek Zarządu Stowarzyszenia) (karta nr 50 verte),
- Prezes, Wiceprezes oraz członek Zarządu Stowarzyszenia ECHO-TAXI (karta nr 82 verte),
- Przewodniczący Zarządu Koła Radiołączności TELE-TAXI KAROLINA przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego (karty nr 56 verte, 127),
- Przewodniczący Zarządu Koła Radiołączności HALLO-TAXI przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego (karty nr 56 verte, 123),

- członek Koła Radiołączności UFO-TAXI przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego (karta nr 56 verte),
- Zarządca Komisaryczny, Główna Księgowa, Referent ds. Techniczno-Eksploatacyjnych w Miejskim Przedsiębiorstwie Taksówkowym oraz przedstawiciel taksówkarzy współpracujących z M.P.T. (karty nr 78, 83),
- Prezes Zarządu Związku Przedsiębiorstw Transportowych oraz przewodniczący i członkowie zarządu działającej przy ZPT Sekcji TAXI-RONDO (karta nr 98, 458 verte)

Z relacji przedstawionych przez poszczególne korporacje taksówkowe wynika, że na spotkaniach poruszane były zagadnienia dotyczące zasad realizacji przepisów ustawy o podatku VAT, aspektów ewidencji obrotów i podatku za pomocą kas fiskalnych oraz wyboru formy opodatkowania. Omawiano także problem limitów licencji na przewóz osób taksówką i możliwości uzyskiwania tych licencji. Przedmiotem spotkań były również zagadnienia związane ze stałym wzrostem kosztów prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług taksówkowych, w tym drastyczny wzrost cen paliw. Jak twierdzą przedstawiciele poszczególnych korporacji w trakcie spotkań nie podjęto żadnych formalnych bądź nieformalnych ustaleń i nie zapadły żadne wiążące decyzje. Na spotkaniach tych nie omawiano również spraw związanych z ustaleniem cen za usługi taksówkowe (karty nr 14, 45, 50 verte, 56 verte, 78, 82 verte, 84 verte, 123, 127, 456).

Wysokość cen w złotych za usługi przewozu osób taksówką świadczone przez działające na terenie Katowic korporacje taksówkowe, począwszy od 1999 r. kształtowała się następująco w poszczególnych korporacjach:

Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach (Koła Radiołączności UFO-TAXI, HALLO-TAXI, TELE-TAXI KAROLINA) (karty nr 13 verte, 14, 84 verte, 122 verte, 125, 126 verte):

	od 1999r. do 01.06.2004r.	od 01.06.2004r.
Oplata początkowa	5	5
1 km w I strefie taryfowej	od 06:00 do 22:00	2
	od 22:00 do 06:00 i w niedziele i święta	3
1 km w II strefie taryfowej	od 06:00 do 22:00	4
	od 22:00 do 06:00 i w niedziele i święta	5
Oplata za jedną godzinę postoju	30	30
Rabat	do 30%	10%

Związek Przedsiębiorstw Transportowych w Katowicach – Sekcja TAXI-RONDO (karty nr 119, 456, 458):

	od 1999 r. do grudnia 2003r.	od grudnia 2003 do 01.06.2004r.	od 01.06.2004r.
Oplata początkowa	5	5	5
1 km w I strefie taryfowej	2	2	2
1 km w II strefie taryfowej	4	4	4
Oplata za jedną godzinę postoju	25	30	30
Rabat	20%	20% - 30%	10%

Stowarzyszenie Kierowców TELE-TAXI (karty nr 27 verte, 29, 31, 50):

	od 21.10.1998 r.* do 05.01.2004r.	od 05.01.2004r. do 01.06.2004r.	Od 01.06.2004r.
Oplata początkowa	5	5	5
1 km w I strefie taryfowej	2	2	2
1 km w II strefie taryfowej	3	3	3
Oplata za jedną godzinę postoju	30	30	30
Rabat	30%	20%	10%

\* data powstania Stowarzyszenia Kierowców TELE-TAXI

Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe (karty nr 37 – 37 verte, 43 – 44, 77 – 81):

	od 15.09.1999r. do 01.12.2001r.	od 01.12.2001r. do 01.01.2004r.	od 01.01.2004r. do 31.05.2004r.	od 31.05.2004r.
Oplata początkowa	5	5	5	5
1 km w I strefie taryfowej	1,60	2	2	2
1 km w II strefie taryfowej	2,40	3	3	3
Oplata za jedną godzinę postoju	20,00	25	30	30
Rabat	10%	20% - zamówienie telefoniczne 30% - karta stałego klienta	20%	10%

Stowarzyszenie Kierowców ECHO-TAXI (karty nr 46, 82) :

	od 19.10.2000r.* do 01.01.2003r.	od 01.01.2003r. do 01.06.2004	od 01.06.2004
Oplata początkowa	5	5	5
1 km w I strefie taryfowej	2	2	2
1 km w II strefie taryfowej	4	4	4
Oplata za jedną godzinę postoju	30	30	30
Rabat	(brak danych)	30%-50%	10%

\* brak danych za 1999 r.

Jak wynika z powyższego, z dniem 01.06.2004r. dokonano obniżenia stosowanego rabatu do poziomu 10% we wszystkich katowickich korporacjach taksówkowych za wyjątkiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, w którym przedmiotowa zmiana weszła w życie dnia 31.05.2004r. (karty nr: 14, 31, 84 verte, 456, 37, 44, 82, 84 verte, 119, 456). We wszystkich korporacjach rabat jest stałym i integralnym składnikiem ceny za usługę przewozu taksówką. Zniżka jest udzielana wszystkim klientom zamawiającym taksówkę za pośrednictwem dyspozytorni telefonicznej lub posiadaczom kart stałego klienta wybierającym taksówkę z postoju (karty nr 14, 27 verte – 28, 37 verte, 46 verte, 82, 455 verte). Sekcja TAXI-RONDO przy ZPT szacuje, że z rabatów korzysta [...] % ogółu klientów (karta nr 455 verte), zdaniem Stowarzyszenia TELE-TAXI jest to około [...] % (karta nr 27 verte), zaś Stowarzyszenie ECHO-TAXI określa odsetek klientów korzystających z rabatów na [...] % (karta nr 46 verte).

Od 01.06.2004r. taryfa opłat za przejazd taksówką na terenie Katowic we wszystkich katowickich korporacjach taksówkowych przedstawia się następująco (karty nr 13 verte, 21, 41, 44, 57, 72):

- opłata początkowa (tzw. „startowe”): 5 PLN,
- opłata za 1 km w I strefie taryfowej: 2 PLN
- opłata za 1 godz. postoju: 30 PLN,
- rabat: 10% ceny usługi.

We wszystkich korporacjach rabat odliczany jest od pełnej ceny za usługę przewozu taksówką osobową (karty nr 14, 25 verte, 27 verte, 37 verte, 46 verte).

W toku postępowania korporacje taksówkowe podnosiły, że 10% stawka obowiązującego rabatu jest stawką minimalną i może podlegać negocjacom. Sekcja TAXI-RONDO Związku Przedsiębiorstw Transportowych wskazała, że wysokość rabatu podstawowego wynosi 10%, lecz w różnych przypadkach wynosić może od 5 do 50%. Każdy członek tej korporacji ma prawo udzielania klientom rabatów, które uważa za stosowne, jak również, stosować ceny umowne (karty nr 455 verte, 458). Zgodnie z twierdzeniami Zrzeszenia Transportu Prywatnego stawki rabatów stosowane przez członków tej organizacji wynoszą do 50% stosowanej taryfy w zależności od odległości przejazdu lub częstotliwości korzystania z usług, a przy przejazdach na dłuższe odległości taksówkarze stosują ceny umowne ustalone indywidualnie z pasażerem (karta nr 13 verte). Przewodniczący Zarządów Kół Radiołączności działających w obrębie ZTP zgodnie podnieśli, iż *Obecnie również taksówkarze, w szczególności w przejazdach poza granice miasta*



*stosują znacznie wyższe rabaty niż (...) 10% (karty nr 123, 125, 126 verte). W Miejskim Przedsiębiorstwie Taksówkowym istnieje możliwość negocjacji wysokości zniżki przy dalszych trasach przewozowych (karta nr 44), natomiast w Stowarzyszeniu TELE-TAXI stawki rabatów w zależności od okoliczności i statusu klienta wynoszą od 10% do 50%; obowiązujący rabat 10% może podlegać negocjacom, jeżeli cena kursu przekroczy 10 PLN (karty nr 27 verte, 153). W Stowarzyszeniu ECHO-TAXI Podstawowy rabat zalecany (...) z dniem 01.06.2004r. wynosi od 10-50%. Zalecany rabat 10% stosuje się dla klientów posiadających karty stałego klienta lub zamawiających taksówkę telefonicznie, natomiast rabaty 40% stosuje się wobec personelu barów, klubów, restauracji obsługiwanych przez korporację „ECHO-TAXI”. Rabaty 50% stosuje się wobec pracowników „ECHO-TAXI” oraz klientów zamawiających kursy powyżej 50 km (karta nr 82).*

Przed 1 czerwca 2004 r. stawki opłaty początkowej, opłaty za 1 km w I strefie taryfowej oraz opłaty za 1 godz. postoju kształtowały się w poszczególnych korporacjach na identycznym poziomie. W stowarzyszeniu TELE-TAXI obecnie obowiązujące stawki wprowadzono 21.10.1998r., w Stowarzyszeniu ECHO-TAXI – 19.10.2000r., w M.P.T. – 01.12.2001r. poza stawką za 1 godz. postoju, która zaczęła obowiązywać od 01.01.2004r. (karty nr 27 verte, 46, 77 verte, 81). W Kołach Radiolączności działających przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego aktualna taryfa wprowadzona została w roku 1999 (karta nr 13 verte). Podobnie w Sekcji radiowej Związku Przedsiębiorstw Transportowych TAXI-RONDO, za wyjątkiem stawki za 1 godz. postoju, która obowiązuje od grudnia 2003 r. (karty nr 456, 458) . Do czerwca 2004r. o wysokości całej ceny należnej za usługę przewozu taksówką na terenie Katowic, przy zamówieniach telefonicznych usługi lub w przypadku stałych klientów, decydowała więc wysokość rabatu, która w poszczególnych korporacjach przedstawiała się następująco:

- Stowarzyszenie TELE-TAXI – 20% (od 05.01.2004r. do 01.06.2004r.) (karta nr 29),
- Stowarzyszenie ECHO-TAXI – 30% - 50% (od 01.01.2003r. do 01.06.2004r.) (karta nr 82),
- MPT – 20% (od 01.01.2004r. do 31.05.2004r.) (karty nr 37 verte, 43),
- Sekcja TAXI-RONDO Związku Przedsiębiorstw Transportowych – 20% – 30% (od grudnia 2003 r. do 01.06.2004r.) (karta nr 119, 456),
- korporacje HALLO-TAXI, UFO-TAXI, TELE-TAXI KAROLINA – do 30% (karty nr 122 verte, 125, 126 verte).

Jako przyczyny obniżenia rabatu do poziomu 10% korporacje taksówkowe wymieniają wzrost kosztów własnych prowadzonej przez taksówkarzy działalności gospodarczej: wzrost – począwszy od końca 2003r – cen paliw, wzrost cen materiałów eksploatacyjnych (olejów silnikowych, przekładniowych, płynów, części zamiennych, ogumienia), wzrost kosztów ubezpieczeń, kosztów napraw i przeglądów samochodów, a także obowiązek prowadzenia ewidencji obrotu i podatku należnego za pomocą kas rejestrujących oraz wprowadzenie podatku VAT na usługi taksówkowe (karty nr 14, 31, 50, 52 – 52 verte, 77).

Podział kompetencji w obrębie poszczególnych korporacji taksówkowych w zakresie ustalania cen i rabatów przedstawia się w następujący sposób.

W Stowarzyszeniach TELE-TAXI i ECHO-TAXI o wysokości stawek i rabatów decydują zarządy stowarzyszeń (karty nr 27 verte, 46 verte). W TELE-TAXI decyzja o wprowadzeniu stawki rabatu w wysokości 10% podjęta została mocą uchwały na posiedzeniu zarządu w dniu 27.05.2004r., po konsultacjach z członkami stowarzyszenia (karta nr 31). W Stowarzyszeniu ECHO-TAXI o zmianie stawki rabatu zadecydował w drodze „zalecenia” zarząd, przychyłając się tym samym do propozycji składanych przez kierowców taksówek; o wprowadzonej zmianie taksówkarze powiadomieni zostali drogą radiową (karta nr 128).

W Miejskim Przedsiębiorstwie Taksówkowym za ustalanie wysokości cen odpowiada Zarządca Komisaryczny, który podejmuje decyzje po konsultacjach z przedstawicielami kierowców współpracujących z MPT na terenie danego miasta (karta nr 37 verte). Dokumentem potwierdzającym obniżenie stawki rabatu do 10% jest Aneks Nr 2 z dnia 28.05.2004r. do Zarządzenia Wewnętrznego nr 5 z dnia 01.12.2001r. Zarządcy Komisarycznego Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego w Katowicach w sprawie zmiany taryfy za przejazd taksówkami

realizującymi usługi w systemie Radio – Taxi (karta nr 44).

Stosownie do § 7 ust. 2 pkt h) Regulaminu Sekcji „TAXI-RONDO” działającej przy Związku Przedsiębiorstw Transportowych do zadań Zarządu Sekcji należy ustalanie opłat taryfy (karta nr 93 verte). Zgodnie z twierdzeniami przedstawicieli Sekcji decyzja o wprowadzeniu rabatu w wysokości 10% od dnia 01.06.2004r. podjęta została w oparciu o sugestie członków Sekcji na spotkaniu roboczym Zarządu TAXI-RONDO w dniu 07.05.2004r. (karta nr 119).

W Kołach Radiołączności HALLO-TAXI, UFO-TAXI i TELE-TAXI KAROLINA stanowiących agendy branżowe Zrzeszenia Transportu Prywatnego, zgodnie z postanowieniami regulaminów wewnętrznych tych Kół, ustalanie wysokości stawek opłat jest zadaniem Zarządów poszczególnych Kół (§ 6 ust. 2 pkt h *Regulaminu Szczegółowego działalności i pracy Koła TELE-TAXI KAROLINA przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego*, § 7 ust. 2 pkt h *Regulaminu działalności i pracy Koła HALLO-TAXI przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Katowicach*, § 10 ust. 2 pkt j i § 17 ust. 1 *Regulaminu działalności i pracy Koła UFO-TAXI przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego*) (karty nr 58, 61 verte, 87, 88). Zrzeszenie Transportu Prywatnego przyznało, że poszczególne Koła stosują taryfę przewozową ustaloną przez ich zarządy; każde Koło jest w tym zakresie w pełni autonomiczne i jednolita taryfa w Kole jest ustalana przez jego zarząd na podstawie sugestii wszystkich członków Koła, w oparciu o rachunek ekonomiczny (karta nr 147). Z kolei przewodniczący zarządów poszczególnych Kół zaprzeczają, jakoby zarządy miały wpływ na wysokość stawek opłat i rabatów stosowanych przez zrzeszonych w Kołach taksówkarzy. Podnoszą oni jednogłośnie, iż zarówno Zarządy, jak i inne organy Kół (Zgromadzenia Członków) nie ustalały wysokości opłat za przewóz taksówką, zaś wysokość rabatu wynika z bezpośredniej umowy pasażera z taksówkarzem (karty nr 122, 124, 126). Minimalny stosowany rabat w wysokości 10% nie wynika z jakichkolwiek decyzji zarządów Kół; nie istnieją również żadne dokumenty dotyczące zmiany rabatu od dnia 01.06.2004r. Przewodniczący podnieśli, iż *rabat jest ustalany w trakcie zawarcia umowy przewozowej (...), natomiast minimalny rabat, zwyczajowo stosowany przez taksówkarzy na terenie Miasta Katowice wynosi 10%, co wcale nie znaczy, że jest to obowiązkowa norma prawna ustalona przez zarząd Koła* (karty nr 122 verte, 124 verte, 126 verte).

W toku postępowania przeprowadzono analizę rachunków (paragonów fiskalnych) za wykonane na przełomie maja i czerwca 2004r. usługi przewozu osób taksówkami przez losowo wybranych taksówkarzy zrzeszonych w przedmiotowych korporacjach taksówkowych pod kątem wysokości udzielanych w tym okresie rabatów. Zbadano:

- kopie paragonów fiskalnych 3 przedstawicieli Sekcji TAXI-RONDO przy Związku Przedsiębiorstw Transportowych za następujące okresy czasu:
  - od 29.05.2004r. do 04.06.2004r. (karty nr 106-107 verte),
  - od 28.05.2004r. do 05.06.2004r. (karty nr 108-110 verte),
  - od 28.05.2004r. do 03.06.2004r. (karty nr 111-112 verte),
- kopie paragonów fiskalnych 3 przedstawicieli Stowarzyszenia TELE-TAXI za następujące okresy czasu:
  - od 29.05.2004r. do 05.06.2004r. (karty nr 114-115 verte),
  - od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 464-467),
  - od 20.05.2004r. do 11.06.2004r. (karty nr 514-527 verte),
- kopie paragonów fiskalnych 3 przedstawicieli Koła Radiołączności HALLO-TAXI przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego za następujące okresy czasu:
  - od 21.05.2004r. do 12.06.2004r. (karty nr 186-190 verte),
  - od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 191-206 verte),
  - od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 208-250),
- kopie paragonów fiskalnych 3 przedstawicieli Koła Radiołączności TELE-TAXI KAROLINA przy Zrzeszeniu Transportu Prywatnego za następujące okresy czasu:
  - od 16.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 255-280),
  - od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 282-327),
  - od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 330-371),
- kopie paragonów fiskalnych 3 Przedstawicieli Koła Radiołączności UFO-TAXI przy Zrzeszeniu

Transportu Prywatnego za następujące okresy czasu:

- od 14.05.2004r. do 16.06.2004r. (karty nr 378-406),
- od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 536-596),
- od 12.05.2004r. do 17.06.2004r. (karty nr 599-610 verte),

- kopie paragonów fiskalnych 3 członków Stowarzyszenia ECHO-TAXI za następujące okresy czasu:
  - od 01.05.2004r. do 27.06.2004r. (karty nr 410-418 verte, 428-442),
  - od 01.05.2004r. do 30.06.2004r. (karty nr 422-427),
  - od 01.05.2004r. do 30.06.2004r. karty nr 443-454 verte),
- kopie paragonów fiskalnych 1 taksówkarza współpracującego z Miejskim Przedsiębiorstwem Taksówkowym za okres od 15.05.2004r. do 15.06.2004r. (karty nr 468-512),

Badanie wykazało, że wszyscy objęci nim przedsiębiorcy, którzy przedstawili kopie paragonów fiskalnych za usługi wykonane we wskazanych powyżej okresach czasu obejmujących każdorazowo przełom maja i czerwca 2004r., począwszy od dnia 1 lub 2 czerwca 2004r. zaczęli stosować stawkę rabatu w wysokości 10% (karty nr 106 verte, 109 verte, 111 verte-112, 115, 188 verte, 201-202, 233-234, 267, 307, 353, 394, 410, 425, 448 verte, 465 verte, 487, 521, 548-549, 605 verte). Na podstawie analizy zgromadzonych rachunków ustalono ponadto, że do dnia wprowadzenia stawki rabatu w wysokości 10% wszyscy taksówkarze, którzy przedłożyli paragony fiskalne, za wyjątkiem członków Stowarzyszenia Kierowców ECHO-TAXI, stosowali zniżki na poziomie 20% w odniesieniu do większości wykonanych kursów. Wśród przebadanych członków ECHO-TAXI dominowała natomiast stawka rabatu w wysokości 30%.

W toku postępowania poszczególne korporacje taksówkowe przedstawiły dokumenty w postaci rachunków zysków i strat za okres od 01.01.2004r. do 31.12.2004r potwierdzające wysokość przychodu osiągniętego w roku 2004 (karty nr 618, 622, 626, 631, 637).

### **Mając powyższe na uwadze Organ Antymonopolowy zważył, co następuje.**

Dla uznania, że sprawa ma charakter antymonopolowy, niezbędne jest ustalenie, czy w okolicznościach sprawy doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego. W świetle art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów celem regulacji w niej zawartej jest zapewnienie rozwoju i ochrony konkurencji, ochrona przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję i ochrona interesów konsumentów. Ustawa należy więc do sfery prawa publicznego; instrumenty w niej przewidziane mogą być stosowane jedynie wówczas, gdy na skutek działań przedsiębiorców naruszony jest interes publicznoprawny.

Naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce, gdy działaniami będącymi przedmiotem postępowania zagrożony jest interes ogólnospołeczny, tzn., gdy dotyczą one szerszego kręgu uczestników rynku. Ustawa antymonopolowa znajduje zastosowanie, gdy naruszony jest interes publiczny, polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego. Rynek taki funkcjonować może prawidłowo, gdy istnieje możliwość powstania i rozwoju konkurencji. Ustawa chroni zatem konkurencję jako zjawisko o charakterze instytucjonalnym. Za zagrożenie lub naruszenie konkurencji w takim rozumieniu należy uznać działania, które dotyczą sfery szerszego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji rozumianej nie jako sytuację pojedynczego przedsiębiorcy, lecz jako zjawisko charakteryzujące funkcjonowanie całej gospodarki. Tylko w warunkach konkurencji przedsiębiorcy i konsumenci mają gwarancję realizacji konstytucyjnej wolności gospodarczej i ochrony swoich praw. Jej istotą jest bowiem współzawodnictwo przedsiębiorców w celu uzyskania przewagi na rynku, pozwalającej na osiągnięcie maksymalnych korzyści ekonomicznych ze sprzedaży towarów i usług oraz maksymalne zaspokojenie potrzeb konsumentów przy jak najniższej cenie. Decyduje o tym wolne i nieskrępowane działanie mechanizmów rynkowych popytu i podaży. Działanie w warunkach konkurencji wymaga niezależności w podejmowaniu decyzji. Wszelkie formy grupowych działań przedsiębiorców, które są w stanie ograniczyć wolność działalności gospodarczej uczestników rynku

i sztucznie zmienić stosunki rynkowe prowadzą do zakazanego zniekształcenia konkurencji. Ustawa antymonopolowa w odniesieniu do przedsiębiorców chroni zatem konkurencję, a w odniesieniu do konsumentów ich interesy jako zjawiska o charakterze instytucjonalnym. Działaniami antykonkurencyjnymi bądź antykonsumenckimi w tym rozumieniu są jedynie takie działania, które dotyczą nie sytuacji pojedynczego przedsiębiorcy czy konsumenta, lecz zaburzeń na rynku w rozumieniu negatywnych zjawisk charakteryzujących jego funkcjonowanie.

Zawarcie przez korporacje taksówkowe porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na ustaleniu cen za świadczone usługi taksówkowe skutkuje na całym rynku zarobkowego przewozu osób taksówką na terenie gminy Katowice. Praktyka ograniczająca konkurencję będąca przedmiotem oceny w niniejszym postępowaniu nie jest ograniczona do poszczególnych jednostek lub do ich grupy, ale skutkuje w stosunku do wszystkich rzeczywistych i potencjalnych klientów korzystających z usług taksówkowych (konsumentów), a także w istotnym stopniu wyłącza konkurencję cenową na rynku właściwym. Uznać należy, iż w okolicznościach niniejszej sprawy naruszony został interes publicznoprawny, co uzasadnia ocenę zachowania korporacji taksówkowych na rynku w świetle przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W przedmiotowym postępowaniu postawiony został zarzut zawarcia przez korporacje taksówkowe działające na terenie Katowic porozumienia ograniczającego konkurencję polegającego na kolektywnym obniżeniu stawek rabatów od cen za świadczone na terenie gminy Katowice usługi przewozu osób taksówkami do poziomu 10%, co stanowić może naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej. W myśl art. 5 ust. 1 pkt 1 tejże ustawy 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.

Porozumienia, których celem lub skutkiem jest bezpośrednio lub pośrednio ustalanie cen sprzedaży towarów na rynku właściwym należą do najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji. „Spośród wszystkich porozumień kartel cenowy (tj. porozumienie poziome o koordynacji cen) uznawany jest za jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję. Ceny są bowiem elementem umowy na ogół najsilniej oddziałującym na relacje konkurencyjne między przedsiębiorcami, a zarazem wpływającym na wybór ofert przez odbiorców, inne warunki umowne często traktowane są przez nich przy ostatecznym wyborze jako drugorzędne. Konkurencja cenowa między przedsiębiorcami pozwala na utrzymywanie cen na poziomie możliwym do zaakceptowania przez konkurentów i ich kontrahentów, a zarazem wymusza na tych pierwszych wzrost efektywności i redukcję kosztów”<sup>1</sup>.

Prawidłowo funkcjonujący system konkurencji cenowej wywiera również wpływ na rynek konsumencki, tworzy bowiem na nim możliwość dokonywania racjonalnych wyborów produktów, które najpełniej zabezpieczają potrzeby konsumenta. Niedozwolone porozumienia cenowe powodują, że ceny kształtują się na wyższym poziomie niż wynikałoby to z wolnorynkowej gry popytu i podaży. Ceny produktów w wyniku porozumień mogą ulegać sztucznemu podwyższeniu z oczywistą szkodą dla konsumenta. Celem zakazu porozumień cenowych jest zatem oprócz maksymalizacji efektywności działań ekonomicznych, ochrona interesów konsumentów. Dla konsumentów konkurencja oznacza bowiem niższe ceny, bogatszą ofertę i wyższą jakość towarów i usług.

Praktyki ograniczające konkurencję ujawniają się na określonym rynku właściwym. Stąd też dla poprawnej oceny zachowania korporacji taksówkowych w kontekście zastosowania art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów konieczne jest zdefiniowanie rynku właściwego w sprawie. Zgodnie z art. 4 pkt 8 w/w ustawy przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, uznawane są przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i

---

<sup>1</sup> E. Modzelewska – Wąchal *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów – komentarz*, Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71.

koszty transportu panują zbliżone warunki konkurencji. W niniejszej sprawie rynkiem właściwym w ujęciu geograficznym jest rynek lokalny obejmujący swoim zasięgiem teren gminy Katowice. Za takim określeniem wymiaru terytorialnego rynku właściwego przemawia to, iż zawarte porozumienie dotyczy ujednolicenia stawek rabatów od cen za usługi przewozu taksówką osobową świadczone przez taksówkarzy prowadzących działalność gospodarczą na przedmiotowym terenie w ramach udzielonych im przez Prezydenta Miasta Katowic licencji w zakresie przewozów taksówkowych na obszarze gminy Katowice. Rynek właściwy w ujęciu produktowym konstytuują z kolei usługi polegające na zarobkowym przewozie osób taksówką.

Ustawa antymonopolowa zakazuje zawierania niedozwolonych porozumień przez przedsiębiorców i ich związki. Za „przedsiębiorcę” zgodnie z art. 4 pkt 1 lit. b) ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów rozumieć należy osobę fizyczną, która wykonuje zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzi działalność w ramach wykonywania takiego zawodu. Są zatem przedsiębiorcami indywidualni taksówkarze – osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą polegającą na zarobkowym przewozie osób taksówką. W myśl art. 4 pkt 2 pod pojęciem „związku przedsiębiorców” rozumieć należy izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców, jak również związki tych organizacji. W niniejszej sprawie związkami przedsiębiorców są: Stowarzyszenie Kierowców „ECHO-TAXI” i Stowarzyszenie Kierowców „TELE-TAXI” zrzeszające przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób taksówką, a także Zrzeszenie Transportu Prywatnego oraz Związek Przedsiębiorstw Transportowych, których członkami są podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe różnych branż, w tym przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy taksówką osobową. Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe działające w formie przedsiębiorstwa państwowego jest natomiast przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy antymonopolowej, a więc przedsiębiorcą w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2004r. Nr 173, poz. 1807 ze zm.). Stosownie do art. 4 ust. 1 w/w ustawy przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą.

W tym miejscu należy podnieść, iż w toku postępowania Zrzeszenie Transportu Prywatnego nie zgodziło się z zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję i wniosło o jego oddalenie uzasadniając to między innymi tym, że jego zarząd nie podejmował jakichkolwiek decyzji, których przedmiotem byłoby ustalenie stawek rabatów za usługi taksówkowe na terenie Katowic. Zrzeszenie wskazało, że taksówkarze będący jego członkami zachowują pełną podmiotowość wynikającą z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, zaś jego organy nie posiadają żadnych kompetencji do ingerencji w ekonomiczne postawy działalności członków, w tym ustalania cen i rabatów. Decyzje w tym zakresie podejmowane są natomiast przez zarządy poszczególnych Kół Radiołączności działających w obrębie ZTP i stanowiących jego jednostki organizacyjne. Zdaniem Zrzeszenia w świetle takich uwarunkowań organizacyjnych nie jest uzasadnione stawianie mu zarzutu uczestnictwa w porozumieniu polegającym na ustaleniu cenowych warunków świadczenia usług taksówkowych na terenie gminy Katowice. Zdaniem Organu Antymonopolowego argumentacja taka nie zasługuje na uwzględnienie. Jeżeli bowiem władze Zrzeszenia organizują w swoim obrębie określone struktury organizacyjne (Koła Radiołączności), nad którymi sprawują nadzór, i którym w drodze aktów wewnętrznych udzielają kompetencji do podejmowania wiążących dla członków danego Koła decyzji w zakresie ustalania wysokości stawek opłat, to są odpowiedzialne przed organami administracji publicznej za podjęte w ten sposób przez zarządy Kół decyzje i związane z nimi naruszenie obowiązujących przepisów prawa. Z uwagi na powyższe zarzut naruszenia ustawy antymonopolowej postawiony został Zrzeszeniu Transportu Prywatnego. Zrzeszenie jest związkiem przedsiębiorców w rozumieniu przepisów w/w ustawy i odpowiada za sprzeczne z nią działania podejmowane przez funkcjonujące w jego ramach, aczkolwiek do pewnego stopnia suwerenne, jednostki organizacyjne (agendy branżowe). W niniejszej sprawie decyzje o wprowadzeniu 10% rabatów podjęte zostały w sposób samodzielny przez zarządy działających w ramach ZTP Kół Radiołączności, co nie zwalnia jednak Zrzeszenia jako związku przedsiębiorców z odpowiedzialności za naruszenie przepisów ustawy o

ochronie konkurencji i konsumentów. Za takim rozwiązaniem przemawiają również względy prawnoprocesowe; nie mają bowiem zdolności sądowej jednostki organizacyjne osoby prawnej<sup>2</sup>. Stanowisko takie wyraził Sąd Najwyższy przyjmując, że *jednostki organizacyjne osoby prawnej, choćby miały samodzielną podmiotowość na rynku, nie mogą mieć odrębnej od tej osoby zdolności sądowej*<sup>3</sup>. Zdolność sądowa oznacza, że dany podmiot może pozywać i być pozywanym, a więc również występować jako strona toczącego się postępowania administracyjnego.

Zawijazywanie porozumień dotyczących cenowych warunków sprzedaży towarów lub usług przez przedsiębiorców lub ich związki może następować w sposób bezpośredni, na przykład pisemnie w umowie, bądź w następstwie uzgodnionego zachowania. Zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 4 pkt 4 ustawy antymonopolowej przez porozumienia sprzeczne z w/w ustawą należy rozumieć:

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

Definicja porozumienia w powyższym brzmieniu jest definicją szeroką, pozwalającą na objęcie zakazami wynikającymi z art. 5 ustawy antymonopolowej 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. Zakazane ustawą antymonopolową porozumienie nie musi być zawarte w formie pisemnej. Jest to każde, podjęte w jakiegokolwiek formie uzgodnienie przedsiębiorców lub związków przedsiębiorców skierowane przeciwko osobom trzecim, nie będącym stronami porozumienia. Celem takiej koordynacji zachowań rynkowych jest wyeliminowanie niepewności co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurentów. Dla uznania działań podmiotów za sprzeczne z ustawą antymonopolową wystarczy stwierdzenie, że ograniczyły one swoją swobodę w stosunkach z osobami trzecimi na podstawie wspólnego uzgodnienia. Stwierdzenie praktyki ograniczającej konkurencję następuje wówczas przez wykazanie zaistnienia określonych, wspólnych tym podmiotom zachowań. Zakaz porozumień ograniczających konkurencję obejmuje zatem wszelkie formy koordynacji działań między przedsiębiorcami, które w sposób celowy prowadzą w wyniku praktycznej współpracy do wyeliminowania konkurencji oraz ryzyka gospodarczego, i które powodują powstawanie warunków rynkowych sprzecznych z regułami konkurencji.

Wprowadzenie do ustawy antymonopolowej pojęcia uzgodnienia jako formy zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję ma na celu objęcie zakazem art. 5 tej ustawy takich form celowej i świadomej współpracy, którym przedsiębiorcy nie zamierzali nadać wiążącego charakteru, a w szczególności form współpracy faktycznej. Praktyki uzgodnione to zatem takie „formy koordynacji między przedsiębiorstwami, które nie doprowadziły do zawarcia umowy, ale świadomie pozwalają praktycznej kooperacji między nimi zająć miejsce konkurencji powiązanej z ryzykiem<sup>4</sup>”. Innymi słowy są to wszelkie działania, których celem jest wpływ na zachowania rynkowe, a w szczególności usunięcie niepewności co do postępowań innych przedsiębiorców albo utrzymanie lub zmiana w specjalny sposób polityki handlowej jakiegoś przedsiębiorstwa, gdy nie jest ona zależna od gry sił rynkowych. Porozumienie może dojść do skutku w jakiegokolwiek formie. W szczególności może to być czynność czysto faktyczna, o ile zawiera elementy nieformalnej współpracy przedsiębiorstw lub ich związków<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> T. Ereciński, J. Gudowski, M. Jędrzejewska *Komentarz do Kodeksu Postępowania Cywilnego, Część pierwsza, Postępowanie rozpoznawcze* pod red. Prof. dr. hab. T. Erecińskiego, Tom I, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2003, s. 182.

<sup>3</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 11 marca 1994r., III CZP 21/94, OSNCP 1994, nr 11, poz. 203 za: Ibidem, s. 1033.

<sup>4</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 lipca 1972r. w sprawie *Imperial Chemical Industries Ltd* przeciwko *Komisji Wspólnot Europejskich*, Zb. Wyr. ETS 1972, s. 619 za: *Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 28.

<sup>5</sup> Stanisław Gronowski *Ustawa antymonopolowa. Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 1999, s. 85.

W niniejszym postępowaniu postawiono zarzut zawarcia przez korporacje taksówkowe porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób taksówkami obejmującym obszar gminy Katowice polegającego na wspólnym obniżeniu stawek rabatów od cen za świadczone usługi do poziomu 10%. Istnieje w przedmiotowej sprawie bezsprzeczny i faktyczny dowód na wejście zarzucanego porozumienia w życie, a mianowicie wprowadzenie w dniu 1 czerwca 2004 r. przez wszystkie korporacje taksówkowe identycznych rabatów od cen za świadczone na terenie gminy Katowice usługi taksówkowe. Pośrednim dowodem świadczącym o zawarciu takiego porozumienia jest natomiast fakt, iż ustalenie jednolitych rabatów było bezpośrednio poprzedzone dwoma nieformalnymi spotkaniami, w których uczestniczyli przedstawiciele wszystkich korporacji taksówkowych działających na terenie Katowic, i które odbyły się w dniu 13 i 20 maja 2004 r. Identyfikacja zachowania konkurencyjnych względem siebie korporacji taksówkowych co do daty wprowadzenia w życie jednolitych rabatów od świadczonych usług przewozu osób taksówkami na terenie Katowic w kontekście dwóch poprzedzających ten fakt spotkań, świadczy o istnieniu nieformalnej współpracy między nimi. W wyroku z dnia 6 października 2004 r. sygn. akt XVII Ama 71/03 Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wyraził stanowisko, iż istotą rozstrzygnięcia co do tego, czy doszło do naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej w przypadku równoległego ustalenia cen na rynku przez niezależnie działających przedsiębiorców jest kwestia, czy zachowania tych przedsiębiorców dają podstawy do domniemania faktycznego, że doszło między nimi do porozumienia cenowego. Domniemanie takie jest zaś uzasadnione w przypadku dokonania ustaleń wskazujących na istnienie pomiędzy przedsiębiorcami kontaktów umożliwiających im wymianę informacji.

W zaprezentowanym powyżej stanowisku Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wyrażona jest pośrednio zasada, aby podmioty działające na rynku w sposób autonomiczny definiowały własną politykę cenową. Również w orzecznictwie wspólnotowym reprezentowany jest tzw. „postulat samodzielności” tzn. zobowiązanie przedsiębiorców do samodzielnego określania ich zachowań na rynku, z którego wynika postulat zakazu nawiązywania kontaktów mających na celu uzyskanie informacji o planowanych działaniach własnych lub o działaniach konkurentów. Zakazane jest zatem nawiązywanie kontaktów między przedsiębiorcami, których celem lub skutkiem jest informowanie innych przedsiębiorstw o zamierzonych działaniach lub wywieranie wpływu na inne przedsiębiorstwa w celu wykluczenia w ten sposób ryzyka związanego z samodzielnym działaniem przedsiębiorstwa w warunkach konkurencji. Przesłanką do stwierdzenia praktyki ograniczającej konkurencję jest przeto sam zamiar dostosowania się do życzeń innego przedsiębiorstwa jako przeciwieństwo reguły samodzielnego ustalania własnej strategii rynkowej<sup>6</sup>. Wymóg niezależnego określania polityki rynkowej przez podmioty uczestniczące w rynku właściwym „ściśle wyklucza wszelkie bezpośrednie i pośrednie kontakty między tymi podmiotami, których celem lub skutkiem jest zarówno wpływanie na zachowanie rynkowe rzeczywistego lub potencjalnego konkurenta, jak też ujawnianie temu konkurentowi sposobu zachowania, który przedsiębiorstwa mają stosować na rynku lub którego przyjęcie rozważają”<sup>7</sup>. Wydaje się zatem, że pewną praktykę można uznać za uzgodnioną, jeśli są dowody na to, że nastąpił kontakt między określonymi przedsiębiorcami i na skutek tego kontaktu zaobserwować można podobne zachowanie się przedsiębiorców, o ile nie ma innego wytłumaczenia dla tych zachowań, jak tylko uzgodnione działanie między przedsiębiorcami<sup>8</sup>.

Aby porozumienie cenowe w przedmiotowej sprawie mogło dojść do skutku, poszczególne korporacje musiały wymienić między sobą stosowne informacje. W ocenie Organu Antymonopolowego uzasadnione jest domniemanie, że doszło do tego w trakcie dwóch spotkań

<sup>6</sup> Por. M.A. Dausies *Prawo gospodarcze Unii Europejskiej*, C.H. Beck, Warszawa 1999, s. 674.

<sup>7</sup> Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z 24 listopada 1991 r. w sprawie T-1/89: *Rhone – Poulenc SA v Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. Wyr. ETS 1991, s. 867, § 121, za: *Zakaz porozumień ograniczających konkurencję II*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 234.

<sup>8</sup> D. Lasok *Zarys prawa Unii Europejskiej, Część druga: Prawo gospodarcze*, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 1995, s. 215.

poprzedzających bezpośrednio fakt obniżenia rabatów. Korporacje taksówkowe w toku postępowania podnosiły jednak, iż na przedmiotowych spotkaniach nie podejmowano żadnych ustaleń dotyczących wysokości cen za świadczone usługi. Miały one na celu omówienie wspólnych dla środowiska taksówkowego problemów dotyczących m.in. realizacji ustawy o podatku VAT, montażu kas fiskalnych w taksówkach oraz stale rosnących kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej polegającej na przewozie osób taksówką. Te same czynniki wymieniają korporacje taksówkowe jako przyczyny obniżenia rabatu do poziomu 10%. Biorąc pod uwagę tematykę przeprowadzonych spotkań oraz przyczyny wprowadzenia 10% stawki rabatu uznać należy, iż istnieje nie tylko faktyczny, ale również semantyczny związek pomiędzy faktem uczestnictwa członków poszczególnych korporacji w spotkaniach a faktem jednoczesnego wprowadzenia ujednoliconych rabatów. Tak więc, pomimo że strony prowadzonego postępowania antymonopolowego zaprzeczają jakoby przedmiotem spotkań było ustalanie cen za świadczone usługi oraz twierdzą, że w ich wyniku nie podjęto żadnych formalnych bądź nieformalnych ustaleń, to nie zmienia to faktu, że w następstwie spotkań, w tym samym czasie, wszystkie skarżone korporacje „radio taxi” wprowadziły identyczne stawki rabatów za świadczone przez swoich członków usługi. Dowodzi to zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję mającego formę uzgodnionego działania, które doszło do skutku poprzez podjęcie przez wszystkie korporacje taksówkowe identycznych decyzji cenowych. Logika nakazuje zatem, aby w niniejszej sprawie uznać za dowód istnienia porozumienia fakt, iż:

- po pierwsze, ujednoczenie rabatów doszło do skutku w tym samym czasie,
- po drugie, ujednoczenie rabatów nastąpiło w bezpośrednim następstwie dwóch spotkań zorganizowanych przez członków poszczególnych korporacji,
- po trzecie, przedmiotem spotkań a zarazem motywem obniżenia rabatów do poziomu 10% były identyczne czynniki.

Zgodnie z orzecznictwem Sądu Antymonopolowego ujawnienie przez przedsiębiorcę, bez względu na zajmowaną na rynku pozycję swej polityki kosztowo-cenowej, jest działaniem z pogranicza prawa, a już za nielegalną należy uznać wymianę przez przedsiębiorców lub jednego z nich informacji w kwestii ponoszonych kosztów i zamierzonych podwyżek cen, jeżeli służy to lub może służyć koordynowaniu cen przez konkurentów<sup>9</sup>. Podnieść należy ponadto, iż w praktyce, w przypadku zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję, które urzeczywistnia się w formie uzgodnionych działań rynkowych, występują po stronie organu antymonopolowego trudności dowodowe wynikające z tego, że przedsiębiorstwa niszczą wszelkie dowody uzgadniania zachowań, jak również z tego, że dążą one wszelkimi środkami do udowodnienia, że w danym konkretnym przypadku mamy do czynienia nie ze skoordynowanym zachowaniem, lecz z indywidualną oceną rynku, każącą im działać równolegle z ich konkurentami. Działania podejmowane przez konkurentów równocześnie acz niezależnie od siebie, nie są natomiast praktykami uzgodnionymi<sup>10</sup>.

W przypadku wspólnych uzgodnień cenowych przedsiębiorcy zdają sobie sprawę z nielegalności takiego zachowania. Dlatego w praktyce orzeczniczej Wspólnot Europejskich dopuszczono możliwość stwierdzenia istnienia praktyki uzgodnionej także bez konkretnego dowodu, jeżeli uwzględniając wszelkie poszlaki identyczności zachowań przedsiębiorstw nie da się ich wyjaśnić inaczej niż takim uzgodnieniem<sup>11</sup>. Również w wyroku z dnia 20 września 1995r. Sygn. akt. XVII Amr 15/95 Sąd Antymonopolowy orzekł, że brak dowodów bezpośrednich na okoliczność zawarcia porozumienia cenowego nie jest przeszkodą dla dokonania ustaleń w zakresie istnienia faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy.

Decydujące znaczenie dla wykazania istnienia porozumienia ograniczającego konkurencję mają skoordynowane zachowania na rynku zainteresowanych podmiotów nakierowane na osiągnięcie

<sup>9</sup> Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 20.09.1995r. sygn. akt XVII Amr 15/95.

<sup>10</sup> Por. Wyrok ETS w sprawie *Suiker Unie/Komisja*, Zb. Wyr. ETS 1976, s. 1663 i n. za: *Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I ...* op.cit., s. 29-30.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 29.



celu sprzecznego z ustawą antymonopolową<sup>12</sup>. Skoordynowane działania w przedmiotowej sprawie polegały na wprowadzeniu w tym samym czasie identycznych rabatów od cen za usługi przewozu osób taksówką na terenie Katowic, co doprowadziło do wyeliminowania konkurencji cenowej między korporacjami taksówkowymi – stronami postępowania oraz w znacznym stopniu ograniczyło dotychczas istniejącą na rynku konkurencję. Tym samym naruszona została zasada niezależności uczestników porozumienia w zakresie podejmowania samodzielnych decyzji cenowych. Działające na rynku korporacje taksówkowe przestały między sobą konkurować, tym samym pozbawiając konsumentów ich podstawowego prawa, jakim w gospodarce wolnorynkowej jest prawo wyboru najkorzystniejszej pod względem cenowym oferty. W sytuacji ujednoczenia polityki cenowej przez wszystkie korporacje, konsumentom pozostała jedynie formalna swoboda podejmowania decyzji rynkowych, które w dużej mierze oparte są na kryterium wysokości ceny za zleconą usługę. Cena jest bowiem głównym narzędziem konkurencji, a skoordynowane działania skarżonych podmiotów były zorientowane na wyeliminowanie współzawodnictwa cenowego przy jednoczesnym podwyższeniu cen. Obniżenie stosowanych rabatów do poziomu 10%, przy równoczesnym stosowaniu pozostałych składników ceny w obrębie pierwszej strefy taryfowej na jednakowym poziomie spowodowało, że konkurencja między korporacjami taksówkowymi praktycznie przestała istnieć. Przed czerwcem 2004 r. jedynym wyznacznikiem konkurencji cenowej pomiędzy taksówkarzami zrzeszonymi w poszczególnych korporacjach była właśnie wysokość rabatów, która wynosiła od 20% do 30%. Bezspornym pozostaje zatem fakt, że wynikiem porozumienia było ujednoczenie elementów cen za usługi taksówkowe i ich ustalenie na wyższym poziomie w odniesieniu do cen obowiązujących bezpośrednio przed zawarciem porozumienia. Na skutek przedmiotowego porozumienia konsumenci ponieśli zatem dodatkowy uszczerbek, albowiem poszczególne korporacje ujednoczając stosowane rabaty wprowadziły podwyżki cen za świadczone przez siebie usługi. Biorąc pod uwagę wysokość rabatów stosowanych przez korporacje przy przejazdach na terenie Katowic przed 1 czerwca 2004r. (tj. od 20% do 30%), wzrost cen za usługi przewozu osób taksówkami na terenie Katowic, po obniżeniu rabatów do poziomu 10%, wyniósł odpowiednio o 12,5% do 28,7%.

Jak już wspomniano we wcześniejszej części decyzji każde przedsiębiorstwo powinno samodzielnie określać swoje zachowania rynkowe. Tzw. postulat samodzielności nie eliminuje jednak prawa przedsiębiorstwa do czujnego dostosowywania się do stwierdzonego lub oczekiwanego zachowania konkurentów, przeciwdziałania jednakże wszelkim bezpośrednim lub pośrednim kontaktom między przedsiębiorstwami, których celem lub skutkiem jest wpływanie na zachowania rynkowe aktualnego lub potencjalnego konkurenta lub choćby informowanie go o własnych podjętych lub zamierzonych działaniach. Decydujące dla zakazu praktyk uzgodnionych jest zatem stwierdzenie ograniczenia wolności działania podmiotów rynkowych poprzez koordynację ich zachowań, czyli stwierdzenie działań skoordynowanych zamiast działań samodzielnych. Od uzgodnionych działań skutkujących ograniczeniem konkurencji należy zatem odróżnić działania paralelne. Działania podejmowane przez konkurentów równocześnie acz niezależnie od siebie, a zatem, gdy podobieństwo zachowań jest przypadkowe, nie są praktykami uzgodnionymi w rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W przedmiotowej sprawie korporacje taksówkowe podnosiły, że fakt ujednoczenia rabatów nie jest wynikiem uzgodnienia, lecz sumą indywidualnych decyzji podjętych w sposób niezależny i samodzielny, co nie może świadczyć o zawarciu porozumienia ograniczającego konkurencję. Ponadto przewodniczący zarządów Kół Radiołączności działających w obrębie Zrzeszenia Transportu Prywatnego zaprzeczyli, jakoby zarządy miały wpływ na wysokość stawek opłat i rabatów stosowanych przez zrzeszonych w Kółach taksówkarzy. Podnieśli oni jednogłośnie, iż zarówno Zarządy, jak i inne organy Kół nie ustalały wysokości opłat za przewóz taksówką, zaś wysokość rabatu wynika każdorazowo z bezpośredniej umowy pasażera z taksówkarzem.

Zdaniem Organu Antymonopolowego stanowiska takie nie zasługują na uwzględnienie. W niniejszej sprawie korporacje taksówkowe zamiar obniżenia stawek rabatów do poziomu 10%

---

<sup>12</sup> Por. Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 15 lipca 1998r. sygn. akt. XVII Ama 27/98, Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 7 lutego 2001r. sygn. akt XVII Ama 25/00.

wprowadziły w życie w tym samym czasie. Nie można uznać, iż zgodne ustalenie identycznych stawek rabatów dokonane było w sposób całkowicie niezależny i przypadkowy, który nie byłby podyktowany chęcią wyeliminowania ryzyka utraty udziałów rynkowych, jakie towarzyszy jednostronnym decyzjom prowadzącym do podniesienia cen. Taka zgodność i synchronizacja podjętych działań mogła nastąpić jedynie na skutek wymiany informacji, której forum stanowiły spotkania przedstawicieli korporacji taksówkowych. Działaniom równoległym sprzyjają ponadto takie czynniki jak duża przejrzystość rynku czy obecność lidera cenowego, za którym podążają pozostali przedsiębiorcy. Rynek usług taksówkowych w Katowicach nie charakteryzuje się dużym stopniem transparentności. Informacje o planowanych przez poszczególne korporacje decyzjach dotyczących rabatów nie były podane z wyprzedzeniem do publicznej wiadomości, tak więc można domniemywać, że ustalenie cen na jednolitym poziomie było wynikiem wspólnego uzgodnienia osiągniętego w ramach kontaktów pomiędzy poszczególnymi korporacjami. Nie można też w przedmiotowym przypadku mówić o dostosowywaniu działań konkurentów do działań lidera cenowego, brak bowiem podmiotu, który mógłby taką funkcję na rynku usług taksówkowych w Katowicach spełniać, zaś wprowadzenie 10% stawki rabatu dokonane zostało w sposób całkowicie zsynchronizowany.

W celu poparcia tezy o uzgodnionym wprowadzeniu stawki rabatu w wysokości 10% przez wszystkie korporacje taksówkowe, można powołać się na wyniki przeprowadzonej w toku niniejszego postępowania analizy rachunków fiskalnych 19 losowo wybranych przedstawicieli poszczególnych korporacji taksówkowych. Ustalono, że wszyscy taksówkarze, którzy przedstawili paragony fiskalne obejmujące każdorazowo usługi świadczone na przełomie maja i czerwca 2004r., wprowadzili z początkiem czerwca 2004 r. stawkę rabatu w wysokości 10%. Okoliczność ta obrazująca zgodność i jednoczesność podjętych działań wyklucza zarówno ich przypadkowość, jak i to, że to że działania te podjęte były przez indywidualnych taksówkarzy w sposób autonomiczny, który nie był wynikiem odgórnych zaleceń i ustaleń.

Przypadkowości podjętych działań nie potwierdza również fakt, że wprowadzenie stawek rabatów w wysokości 10% było spowodowane rosnącymi kosztami prowadzonej działalności wspólnymi dla wszystkich korporacji. Wzrost cen paliw wymieniany przez większość korporacji jako główny powód obniżenia stawki rabatu następował – jak wskazywały korporacje – systematycznie począwszy od końca 2003 r. Żadna z korporacji nie zdecydowała się jednak na samodzielną decyzję o podwyższeniu ceny (obniżeniu rabatu), która mogłaby być uzasadniona z ekonomicznego punktu widzenia, niwelowała skutki wzrostu ponoszonych kosztów i znajdowała odzwierciedlenie wyłącznie w warunkach rynkowych, a nie w chęci koordynacji decyzji cenowych na rynku i wyeliminowania konkurencji cenowej pomiędzy korporacjami w zakresie świadczonych na terenie Katowic usług przewozu taksówkami.

W ocenie Organu Antymonopolowego jednoczesność decyzji o stosowaniu ujednoliconych rabatów oraz okoliczność, że zostały one podjęte w następstwie spotkań przeprowadzonych w dniach 13 i 20 maja 2004r. świadczy o zawiązaniu niedozwolonego porozumienia cenowego mającego formę praktyki uzgodnionej zakazanej na mocy art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej, które w pełni eliminuje konkurencję cenową pomiędzy członkami poszczególnych korporacji taksówkowych i w znacznym stopniu ogranicza konkurencję w skali całego rynku usług taksówkowych w Katowicach. Bez założenia wcześniej uzgodnionej koordynacji zachowania na rynku ze strony korporacji taksówkowych nie wydaje się możliwe wytłumaczenie, według kryteriów racjonalnych, jako rezultatu kształtowania się na rynku sił popytu i podaży, takich samych obniżek stosowanych rabatów dokonanych z początkiem czerwca 2004r. Przeprowadzona analiza zebranego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wskazuje na to, iż w okolicznościach sprawy spełnione zostały przesłanki art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz przesłanka art. 9 tej ustawy.

Stąd należało orzec jak w punkcie I.1 sentencji.

I.2. Na podstawie art. 101 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 101 ust. 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę lub związek przedsiębiorców karę

pieniężną w wysokości nie większej niż 10% przychodu określonego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca lub związek przedsiębiorców, choćby nieumyślnie, dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 5, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 6 ust. 1 i art. 7, lub naruszenia zakazu określonego w art. 8 tej ustawy. W przedmiotowej sprawie nie mają zastosowania wyłączenia wynikające z art. 6 ust. 1 ustawy antymonopolowej, dotyczące tzw. porozumień bagatelnych i art. 7 w/w ustawy w sprawie wyłączenia spod zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję niektórych rodzajów porozumień.

Kryteria brane pod uwagę przy ustalaniu kary pieniężnej na podstawie art. 101 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ustalone zostały w art. 104 w/w ustawy. Zgodnie z tym przepisem przy ustalaniu kary należy brać pod uwagę okres, stopień i okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej.

W pkt I.1. sentencji niniejszej decyzji uznano za praktykę ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej, zawarcie przez strony niniejszego postępowania porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozów osób taksówkami na terenie Katowic polegającego na bezpośrednim ustalaniu cen poprzez wprowadzenie jednolitych rabatów od cen za świadczone usługi przewozu osób taksówkami na poziomie 10%. Przedmiotowe porozumienie zawiązane zostało między podmiotami działającymi na tym samym szczeblu obrotu gospodarczego i dotyczy ustalenia cenowych warunków świadczenia usług, przez co zaliczyć je należy do najpoważniejszych naruszeń prawa konkurencji, które nie korzysta z wyłączeń na podstawie art. 6 i 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Wymierzając karę Organ Antymonopolowy wziął pod uwagę, że celem przedmiotowego porozumienia było wyeliminowanie konkurencji cenowej pomiędzy uczestnikami niniejszego postępowania, a także – ze względu na ich duży udział w rynku właściwym – ograniczenie konkurencji na całym rynku usług przewozu osób taksówkami na terenie gminy Katowice. Negatywnymi skutkami zawarcia porozumienia bezpośrednio dotknięci zostali najślabi uczestnicy rynku tj. konsumenci, którzy zmuszeni zostali do korzystania z usług taksówkowych po cenie wyższej niż wynosiłaby w sytuacji wystąpienia nieskrępowanej walki konkurencyjnej na rynku, i którzy pozbawieni zostali możliwości wyboru najkorzystniejszej pod względem cenowym oferty.

Ustalając wysokość kar Organ Antymonopolowy wziął również pod uwagę szeroki zasięg zakazanej praktyki obejmujący obszar gminy Katowice, duży udział w rynku korporacji uczestniczących w porozumieniu, a także okoliczność, iż praktyka nie została zaniechana. Miarkując karę uwzględniono też fakt, że uczestnicy postępowania dopuścili się naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej po raz pierwszy.

Organ Antymonopolowy zważył, że kara pieniężna powinna pozostawać we właściwej proporcji do stopnia naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej przez uczestników niniejszego postępowania, dlatego też jako czynnik wpływający na wysokość kar uwzględniono odsetek członków poszczególnych korporacji taksówkowych, którzy bezpośrednio uczestniczyli w niedozwolonym porozumieniu cenowym. W przypadku Zrzeszenia Transportu Prywatnego było to (...) taksówkarzy – członków Kół Radiołączności: HALLO-TAXI, UFO-TAXI i KAROLINA TELE-TAXI, co stanowi ok. [...] % ogółu członków Zrzeszenia. W przypadku Związku Przedsiębiorstw Transportowych uczestnicząca w porozumieniu cenowym Sekcja TAXI-RONDO skupia [...] taksówkarzy, a więc około [...] % wszystkich zrzeszonych w Związku podmiotów. Z kolei Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe współpracuje na terenie Katowic z [...] taksówkarzami, co stanowi ponad [...] % ogółu taksówkarzy współpracujących z tym przedsiębiorstwem.

Powyższe ustalenia powodują, iż Organ Antymonopolowy postanowił nałożyć na wszystkie strony niniejszego postępowania kary pieniężne w następującej wysokości:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Katowicach – kara pieniężna w wysokości 13 675 PLN,
- Stowarzyszenie Kierowców „ECHO TAXI” – kara pieniężna w wysokości 4 120 PLN,
- Stowarzyszenie Kierowców „TELE TAXI” – kara pieniężna w wysokości 11 246 PLN,
- Związek Przedsiębiorstw Transportowych – kara pieniężna w wysokości 2 059 PLN,

- Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach – kara pieniężna w wysokości 9 227 PLN.

Kwoty nałożonych kar pieniężnych zawierają się w przedziale od 4,5% do 12,5% kary maksymalnej określonej w art. 101 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej (co stanowi od 0,45% do 2,5% przychodu osiągniętego w roku 2004), a zatem są zróżnicowane procentowo w stosunku do osiągniętych przychodów. Podkreślić należy, że punktem wyjścia dla ustalenia wysokości kar pieniężnych w przedmiotowej sprawie był procent członków korporacji taksówkowych, którzy bezpośrednio uczestniczyli w porozumieniu. W przypadku Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, Zrzeszenia Transportu Prywatnego i Związku Przedsiębiorstw Transportowych tylko część ich członków była bezpośrednio zaangażowana w niedozwolone porozumienie, co znalazło wyraz w ustaleniu wymiaru kary. Pomimo, że nałożone kary są niejednolite, to rozróżnienie takie ma za zadanie odzwierciedlić stopień naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej przez poszczególne korporacje. Stąd też przedstawiony powyżej procentowy stosunek kary nałożonej do kary maksymalnej nie obrazuje relacji pomiędzy wysokością nałożonej kary na każdą z korporacji a przyjętą podstawą jej wymierzenia. Innymi słowy nałożone kary są proporcjonalne do tej części przychodów osiągniętych przez poszczególne korporacje, która odpowiada procentowi ich członków bezpośrednio zaangażowanych w porozumienie, nie zaś do wysokości osiągniętych przez korporacje przychodów ogółem. Wyżej przedstawiony sposób ustalenia wymiaru kar powoduje, że są one adekwatne do naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej przez każdą ze stron niniejszego postępowania w zakresie ujednoczenia stawek rabatów od cen za usługi przewozu osób taksówką na terenie Katowic.

Organ Antymonopolowy, kierując się potrzebą zdecydowanego przeciwdziałania stosowaniu praktyk ograniczających konkurencję na rynku uznał, że orzeczone kary powinny stanowić dolegliwość dla stron niniejszego postępowania, aby w przyszłości nie dochodziło do podobnych zachowań, zmierzających do naruszenia zasad konkurencji. Nałożone kary powinny spełniać przede wszystkim funkcję represyjną czyli stanowić reperkusję za jej naruszenie, a także funkcję prewencyjną tzn. zapobiegać w przyszłości naruszeniom przepisów ustawy antymonopolowej. Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w pkt I.2 sentencji decyzji.

Zgodnie z art. 105 ust. 4 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: NBP o/o Warszawa Nr 51101010100078782231000000.

II. Zgodnie z art. 75 ustawy antymonopolowej, Organ Antymonopolowy rozstrzyga o kosztach w drodze postanowienia, które może być zamieszczone w decyzji kończącej postępowanie. W myśl art. 72 tejże ustawy, jeżeli postępowanie zostało wszczęte z urzędu i w jego wyniku Organ Antymonopolowy stwierdził naruszenie przepisów ustawy, przedsiębiorca lub związek przedsiębiorców, który dopuścił się tego naruszenia, zobowiązany jest ponieść koszty postępowania.

Niniejsze postępowanie zostało wszczęte z urzędu. W jego wyniku Organ Antymonopolowy w punkcie I.1. sentencji decyzji stwierdził naruszenie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Kosztami niniejszego postępowania dla Organu Antymonopolowego są wydatki w wysokości około 325 PLN związane z korespondencją z korporacjami taksówkowymi – stronami przedmiotowego postępowania, a także z indywidualnymi taksówkarzami będącymi członkami tych korporacji. Organ Antymonopolowy postanowił obciążyć każdego z uczestników postępowania 1/5 w/w kosztów tj. każdego z nich kwotą 65 PLN.

W związku z powyższym orzeczono jak w punkcie II sentencji decyzji.

Koszty niniejszego postępowania w/w podmioty są obowiązane wpłacić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: NBP o/o Warszawa Nr 51101010100078782231000000 w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji.

Na postanowienie zawarte w punkcie II niniejszej decyzji, na podstawie art. 78 ust. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479<sup>28</sup> § 1 pkt 2 Kodeksu postępowania

cywilnego, przysługuje zażalenie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Katowicach w terminie tygodnia od dnia doręczenia.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479<sup>28</sup> § 2 Kodeksu postępowania cywilnego – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Katowicach.

DYREKTOR DELEGATURY  
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI  
I KONSUMENTÓW W KATOWICACH

Alicja Kral