



akt XVII AmA 69/10

ODPIS



WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 02 sierpnia 2012 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie-Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
w składzie:

Przewodniczący: SSO Małgorzata Perdion - Kalicka

Protokolant: sekretarz sądowy Katarzyna Dawejnis

po rozpoznaniu w dniu 27 lipca 2012 roku w Warszawie na rozprawie
z odwołania T.U.T HALLO TAXI SPÓŁKA Z.O.O. z siedzibą w Gdańsku
od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia
26 marca 2010 r.

przeciwko Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
z udziałem: Zrzeszenia Transportu Prywatnego Super Hallo Taxi Gdańsk
oraz Zrzeszenia Właścicieli Prywatnego Transportu City Plus Neptun z
siedzibą w Gdańsku

o ochronę konkurencji i nałożenie kary pieniężnej

- I. oddala odwołanie;
- II. zasądza od T.U.T HALLO TAXI SPÓŁKA Z.O.O. z siedzibą w
Gdańsku na rzecz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i
Konsumentów kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) tytułem
zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Małgorzata Perdion - Kalicka



za oryginalne właściwe podpisy
zgodność z oryginałem

Sekretarz

Julia Gorólczyk-Olszewska



The page is mostly blank with some faint, illegible markings scattered across the surface, particularly in the lower half.

Uzasadnienie

W dniu 26 marca 2010 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydał decyzję nr RGD.5/2010, w której:

- I. na podstawie art. 10 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 r. 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 uznał za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy, praktykę polegającą na zawarciu przez związki przedsiębiorców:
 1. Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku,
 2. Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk z siedzibą w Gdańsku,
 3. Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku,porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku przewozów osobowych taksówkami w Gdańsku, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie ujednoliconych cen za przewozy:
 - 8 zł 50 gr. – opłata początkowa,
 - 2 zł 70 gr. – za 1 km w I taryfie,
 - 4 zł 05 gr. – za 1 km w II taryfie,
 - 5 zł 40 gr. – za 1 km w III taryfie,
 - 8 zł 10 gr. – za 1 km w IV taryfie,
 - 50 zł – za 1 godzinę postojui nakazał jej natychmiastowe zaniechanie.
- II. na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz stosownie do art. 106 ust. 6 tej ustawy i §4 ust. 1 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i

rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów nałożył następujące kary pieniężne:

- a) w wysokości 23.866 zł wobec Towarzystwa Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku,
- b) w wysokości 12.077 zł wobec Zrzeszenia Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk z siedzibą w Gdańsku,
- c) w wysokości 45.062 zł wobec Zrzeszenia Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku.

Od powyższej decyzji w dniu 9 czerwca 2010 r. odwołanie wniosło Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI sp. z o.o. w Gdańsku zaskarżając ją w całości i zarzucając organowi antymonopolowemu błędne ustalenie stanu faktycznego, które miało wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, naruszenie przepisu art. 231 k.p.c. poprzez uznanie za ustalone faktów mających istotne znaczenie dla sprawy mimo, że wniosku takiego nie można wyprowadzić z innych ustalonych faktów oraz naruszenie przepisu art. 233 §1 k.p.c., poprzez dowolną i stronniczą ocenę dowodów, co miało istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, naruszenie konstytucyjnych zasad wolności działalności gospodarczej bez podstawy prawnej, poprzez rozszerzającą interpretację ustawy antymonopolowej, swobodną ocenę dowodów, nadużywanie instytucji domniemania faktycznego, nakazanie zaniechania stosowania czynności naśladowczych i suwerennego ustalania przez przedsiębiorców cen za usługi na tym samym poziomie co ceny konkurentów na lokalnym rynku, nie ustosunkowanie się do wniosków i wyjaśnień strony złożonych w trybie art. 10 §1 k.p.a. w piśmie z dnia 17.03.2010 r., podjęcie decyzji w oparciu o przekonania i działania natury politycznej i populistycznej, a nie w oparciu o rzetelnie ustalony stan faktyczny i rzetelnie przeprowadzone postępowanie dowodowe, co stanowi pogwałcenie zasady praworządności, zasady związania prawem i zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów administracji publicznej. Wobec powyższych zarzutów powód wniósł o uwzględnienie odwołania i uchylenie zaskarżonej decyzji w całości.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany podtrzymał swoje stanowisko zawarte w zaskarżonej decyzji i wniósł o oddalenie odwołania oraz zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów postępowania.

Swoje stanowiska strony podtrzymały do końca procesu.

Sąd ustalił co następuje:

Powód Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI spółka z o.o. w Gdańsku jest przedsiębiorcą, którego przedmiotem działania jest m. in. działalność taksówek osobowych i pozostała działalność wspomagająca transport. Spółka współpracowała wg stanu z 7 lipca 2009 r. z 272 taksówkarzami głównie z terenu miasta Gdańska (z 46 z poza Gdańska). W dniu 16 czerwca 2009 r. zarząd spółki podjął uchwałę i wprowadził nowe stawki opłat za przejazd w wysokości :

- 8 zł 50 gr – opłata początkowa,
- 2 zł 70 gr – za 1 km w I taryfie (w godzinach od 6 do 22)
- 4 zł 05 gr – za 1 km w II taryfie (w godzinach od 22 do 6, niedziela i święta),
- 5 zł 40 gr – za 1 km w III taryfie (w godzinach od 6 do 22 – wyjazdy poza miasto),
- 8 zł 10 gr – za 1 km w IV taryfie (w godzinach od 22 do 6, niedziela i święta – wyjazdy poza miasto),
- 50 zł – za 1 godzinę postoju,

Jednocześnie zarząd uchwalił, że m. in. na zlecenia telefoniczne udzielany będzie rabat w wysokości 20% (dla wieloletnich klientów ustalono rabat od 30 do 50 %). W uzasadnieniu uchwały podniesiono, że konkurencyjny przedsiębiorca Super Hallo Taxi w Gdańsku od dnia 15 czerwca 2009 r. podwyższa cenę za przejazd i zaczął udzielać rabatów na zlecenia telefoniczne a po takiej samej decyzji przedsiębiorcy Dajan w miesiącu lutym zlecenia powoda spadły o 20%. Nową taryfę uzasadniono także wzrostem kosztów utrzymania pojazdów (paliwo, części).

W dniu 16 czerwca 2009 r. Spółka złożyła zamówienie dotyczące wydrukowania nowych cenników w ilości 450 sztuk. Zlecenie zostało przyjęte przez Przedsiębiorstwo Usługowo – Projektowe AKOBI S.A. w Gdańsku i zrealizowane w dniu 19 czerwca 2009 r. W dniach 16-19 czerwca 2009 r. 333 taksówkarzy

należących do HALLO TAXI zmieniło w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni układ taryf.

Działalność w zakresie taksówek osobowych na terenie miasta Gdańska prowadzą także między innymi Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku i Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI GDAŃSK z siedzibą w Gdańsku.

Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI jest zarejestrowane w Rejestrze stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji i publicznych zakładów opieki zdrowotnej KRS pod numerem 0000174745. Celem organizacji jest m. in. reprezentowanie o ochrona zawodowych oraz socjalnych interesów członków zrzeszenia. Zrzeszenie skupiało wg stanu z 6 lipca 2009 r. 711 członków.

Uchwałą z dnia 17 czerwca 2009 r. nr 2/2009 zarząd Zrzeszenia wprowadził z dniem 22 czerwca 2009 r. zmiany w stawkach opłat taryfowych oraz zmienił ich wysokość i zasady udzielania rabatów. W następstwie w/w uchwały opłaty taryfowe zostały ukształtowane w następujący sposób:

- taryfa 1 – 2,70 zł
- taryfa 2 – 4,05 zł
- taryfa 3 – 5,40 zł
- taryfa 4 – 8,10 zł
- opłat początkowa – 8,50 zł
- godzina postoju – 50,00 zł

Jednocześnie dla wszystkich klientów telefonicznych zarząd uchwalił rabat w wysokości 20%, dla klientów specjalnych w wysokości 30%, dla klientów posiadających karty rabatowe, breloki firmowe lub karty wizytowe CPN rabat w wysokości 20% przy realizacji kursów nie na telefon – po okazaniu w/w rzeczy, dla przejazdów pracowniczych w wysokości 50%. W uzasadnieniu uchwały wskazano, że zmiana wysokości stawek taryfowych jest spowodowana wzrostem kosztów prowadzenia działalności oraz zmianami w podobnych taryfach konkurencyjnych

przedsiębiorców; wprowadzone rabaty miały na celu zachęcenie do korzystania z usług zrzeszonych taksówkarzy przez klientów składających zlecenie telefonicznie.

W dniu 12 czerwca 2009 r. Zrzeszenie przekazało pocztą elektroniczną przedsiębiorcy Leszkowi Wojtczukowi prowadzącemu drukarnię WL w Gdańsku informację na temat nowych opłat; informacja powyższa miała służyć realizacji zlecenia, polegającego na wykonaniu naklejek z folii samoprzylepnej z treścią taryfy opłat. Zlecenie zostało złożone ostatecznie w dniu 22 czerwca 2009 r. i w tym samym dniu doszło do wydania materiałów. W dniu 19 czerwca 2009 r. Zrzeszenie wystąpiło do Okręgowego Urzędu Miar w Gdańsku (k. 72 akt administracyjnych) z prośbą o przeprowadzenie legalizacji zmian w taksometrach w ok. 600 taksówkach. W dniach 23-29 czerwca 2009 r. dokonano w OUM w Gdańsku zmiany układu taryf u ok. 600 taksówkarzy.

Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI GDAŃSK w Gdańsku zarejestrowane jest w Rejestrze stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji i publicznych zakładów opieki zdrowotnej KRS pod numerem 0000026647. Zgodnie ze statutem Zrzeszenia jego celem jest m. in. reprezentacja, ochrona praw i interesów zawodowych oraz socjalnych jego członków. Zrzeszenie skupiało wg. stanu z czerwca 2009 r. 330 taksówkarzy (k. 117).

W dniu 9 czerwca 2009 r. zarząd Zrzeszenia podjął uchwałę nr 42/06/09 wprowadzając nią następujące stawki opłat taryfowych:

- opłata początkowa 8,50 zł
- taryfa 1 – 2,70 zł
- taryfa 2 – 4,05 zł,
- taryfa 3 – 5,40 zł
- taryfa 4 – 8,10 zł
- opłata za 1 godz. Postoju – 50 zł

Jednocześnie zarząd wskazał, że dla klienta telefonicznego i korzystającego z karty stałego klienta stosowane będą rabaty. Zmiany zgodnie z uchwałą miały zacząć obowiązywać od dnia 15 czerwca 2009 r.

W połowie czerwca 2009 r. Zrzeszenie zleciło Studio Millenium wykonanie naklejek z informacją o stosowanej w Zrzeszeniu taryfie opłat. Zlecenie to nie zostało zrealizowane z uwagi na fakt, że powyższy przedsiębiorca nie był w stanie zrealizować zlecenia w terminie określonym przez zleceniodawcę. Wobec powyższego Zrzeszenie zleciło wykonanie naklejek Bogusławowi Kodlewiczowi, prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą AKOBI Bogusław Kodlewicz w Gdańsku. W dniu 17 czerwca 2009 r. Zrzeszenie otrzymało fakturę VAT nr 254/2009 (k. 150 akt administracyjnych) dokumentującą sprzedaż naklejek z nowymi taryfami. W dniach 22-23 czerwca 2009 r. w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni 125 taksówkarzy za Zrzeszenia zmieniło układ taryf.

W dniu 23 maja 2006 r. została zawarta umowa dzierżawy pomiędzy PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku a Stowarzyszeniem Taksówkarzy „SUPER NEPTUN” w Gdańsku, której przedmiotem była dzierżawa gruntu o powierzchni 80,40 m², położonego w sąsiedztwie dworca kolejowego Gdańsk Główny. Zgodnie z postanowieniem §8 pkt 6 wydzierżawiający wyraził zgodę na podnajem samochodowych miejsc postojowych dla innych podmiotów świadczących usługi w tym zakresie co dzierżawca. Natomiast w dniu 30 czerwca 2006 r. została zawarta umowa dzierżawy pomiędzy PKP S.A. Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku a Zrzeszeniem Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk, której przedmiotem była dzierżawa gruntu o pow. 31,75 m² położonego w sąsiedztwie budynku dworca kolejowego Gdańsk Główny. Zapis §8 pkt 6 także tej umowy uprawniał dzierżawcę do poddzierżawy samochodowych miejsc postojowych dla innych podmiotów świadczących usługi w tym zakresie. Wobec powyższych uregulowań w dniu 3 lipca 2006 r. została Zawarta umowa pomiędzy Zrzeszeniem Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk, Stowarzyszeniem Taksówkarzy SUPER NEPTUN i Towarzystwem Usług Transportowych HALLO TAXI o świadczenie usług transportowych z miejsca postojowego przy dworcu kolejowym w Gdańsku Głównym. Zgodnie z umową koszt dzierżawy miał być dzielony proporcjonalnie dla każdej ze stron umowy.

Z chwilą utworzenia CITY PLUS NEPTUN TAXI weszło ono w prawa i obowiązki Stowarzyszenia Taksówkarzy SUPER NEPTUN. Z uwagi na połączenie zrzeszeń tworzących obecnie CITY PLUS NEPTUN TAXI, przedsiębiorca ten dnia 1 kwietnia

2008 r. zawarł z PKP nową umowę na ten sam teren. Umowa ta na wniosek CITY PLUS NEPTUN TAXI została rozwiązana dnia 31 sierpnia 2009 r.

Wszyscy wskazani powyżej przedsiębiorcy uregulowali zasady współpracy ze zrzeszonymi u nich taksówkarzami m. in. w ten sposób, że stawki opłat pobieranych za przejazdy są jednolite i ustalane ogólnie przez zarządy w/w podmiotów oraz wiążące dla taksówkarzy.

W dniu 26 kwietnia 2007 r. Rada Miasta Gdańska podjęła uchwałę Nr IX/183/07 w sprawie ustalenia cen urzędowych oraz określenia strefy cen (stawek taryfowych) obowiązujących przy przewozie osób taksówkami na terenie Miasta Gdańska. W §3 Rada Miasta ustaliła ceny maksymalne za przewozy taksówkami osobowymi na terenie gminy Miasta Gdańska:

- 1) cena początkowa za wynajęcie taksówki i przejazd pierwszego km w taryfie 1 i taryfie 2 – 7 zł,
- 2) cena za 1 km w taryfie 1 – 2 zł,
- 3) cena za 1 km w taryfie 2 – 3 zł,
- 4) cena za 1 godzinę postoju w taryfie 1 i taryfie 2 – 36 zł.

Wszyscy wskazani wyżej przedsiębiorcy do połowy czerwca 2009 r. stosowali wskazane w powyższej uchwale ceny maksymalne za świadczone usługi.

W dniu 25 października 2007 r. Rada Miasta Gdańska podjęła uchwałę Nr XV/371/07 zmieniającą uchwałę z dnia 26 kwietnia 2007 r. Nr IX/183/07 mocą której, ustalone przez Radę Miasta Gdańska maksymalne opłaty za usługi taksówkowe obowiązywać miały do 13 stycznia 2008 r., natomiast po tej dacie następowało uwolnienie cen – co w ocenie Rady Miasta miało doprowadzić do ukształtowania cen usług przez rynek.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności dowodów z dokumentów powołanych wyżej a uzupełniająco także w oparciu o zeznania reprezentantów powoda Ryszarda Durycha (k. 150-151) i Mariana Penkalla (k.152-153). Jednakże odnośnie zeznań to Sąd odmówił im wiary w zakresie w jakim zeznający twierdzili, że nie doszło do zawarcia między korporacjami niedozwolonego porozumienia cenowego, gdyż

pozostałe dowody zgromadzone w sprawie nie pozwalały na przyjęcie tych twierdzeń za wiarygodne.

Sąd zważył co następuje:

Konkurencja jest procesem rynkowym, który prowadzi do polepszania jakości towarów; zachowania cen na odpowiednim poziomie, usuwania z rynku podmiotów nieefektywnych, przyczyniając się do zapewnienia optymalnej alokacji dóbr w społeczeństwie. Beneficjentami prawidłowo funkcjonującego mechanizmu konkurencji są zarówno konsumenci jak i działający na rynku przedsiębiorcy. Z tych przyczyn ochrona konkurencji objęta jest troską ustawodawcy, która znajduje swój wyraz m.in. w regulacjach ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Zgodnie z art. 6 ust. 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. Taka niedozwolona praktyka może w szczególności polegać na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów (art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy).

Z tej racji, że cena stanowi podstawowy aspekt konkurowania na rynku, ustawodawca wyraźnie wskazał na niedozwolony charakter porozumień dotyczących jej ustalania. Stanowi ona zasadniczy parametr przy wyborze oferty przez konsumenta, jak i między przedsiębiorcami w warunkach rywalizacji konkurencyjnej. Uzgadnianie cen na rynku powoduje, że odbiorcy towarów lub usług zmuszeni są ponosić wyższe koszty zakupów lub korzystania z usług, a niepewność przedsiębiorców, co do warunków działania konkurentów zostaje częściowo wyeliminowana. W rezultacie, mechanizm konkurencji zostaje pozbawiony przymiotu efektywności, a stosunki między przedsiębiorcami zostają zafałszowane. Wagę naruszeń w tym zakresie podkreśla dodatkowo okoliczność, że ustawodawca nie zdecydował się na wyłączenie spod tego zakazu porozumień cenowych mniejszej wagi, tak jak zrobił to w odniesieniu do innych rodzajów porozumień w art. 7 ustawy.

Dla jasności należy wskazać, że w myśl art. 1 ust. 2 powołanej ustawy, praktyk ograniczających konkurencję mogą dopuścić się jedynie przedsiębiorcy lub ich związki. Prawidłowo w toku postępowania administracyjnego Prezes UOKiK ustalił, że wszystkie trzy podmioty biorące udział w postępowaniu administracyjnym posiadają przymiot przedsiębiorcy. Towarzystwo Usług Transportowych HALLO

TAXI sp. z o.o. jest osobą prawną współpracującą z właścicielami taksówek. Podstawą współpracy jest zawierana z taksówkarzami umowa o współpracy – zgodnie z którą, TUT HALLO TAXI sp. z o.o. zleca współpracującym z nią taksówkarzom wykonywanie usług w zakresie przewozu osób w zamian za co taksówkarz zobowiązuje się do zapłaty na rzecz spółki zryczałtowanej opłaty określonej przez zarząd. Jednocześnie właściciel taksówki mocą umowy zobowiązuje się m. in. do przestrzegania regulaminu wewnętrznego ustalonego przez zarząd spółki i zamieszczania dostarczonych mu oznaczeń i reklam. Spółka wpisana jest do Rejestru przedsiębiorców KRS i jako przedmiot działalności wskazała m. in. działalność taksówek osobowych. Pozostałe dwa podmioty przyjęły formę organizacyjną zrzeszeń i oba figurują w Rejestrze stowarzyszeń (...) KRS. Obaj przedsiębiorcy nie wykonują samodzielnie jako zrzeszenia usług przewozowych, jednakże organ antymonopolowy prawidłowo ustalił – i nie było to przedmiotem sporu w toku postępowania sądowego - że stanowią oni związek przedsiębiorców, o którym mowa w art. 4 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Wobec powyższego należy stwierdzić, że wszystkie objęte postępowaniem administracyjnym podmioty były przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Wstępnie należy także zdefiniować rynek właściwy w sprawie. Zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o o. k. i k. pod pojęciem rynku właściwego rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji.

Odnośnie do pierwszej części definicji, Sąd ocenił, że rynkiem właściwym jest rynek usług przewozowych świadczonych taksówkami osobowymi zlecanych głównie drogą radiową i/lub wykonywane na wezwanie telefoniczne.

Odnośnie do drugiej części definicji, rynek właściwy geograficznie należało odnieść do obszaru miasta Gdańsk. Ustalenie to wynika z okoliczności, iż świadczenie usług w zakresie działalności taksówek osobowych uwarunkowane jest uzyskaniem stosownej licencji wyznaczającej obszar terytorialny wykonywanej działalności. Wprawdzie w toku postępowania administracyjnego Prezes UOKiK pominął fakt, że część taksówkarzy współpracujących w 2009 r. z T.U.T. HALLO

TAXI posiadała licencję nie na obszar Gdańska ale Gdyni, Sopotu, Pruszcza Gdańskiego i Tczewa wobec czego z 272 współpracujących taksówkarzy 226 posiadało licencję na obszar Gdańska, jednakże w ocenie Sądu okoliczność ta nie ma istotnego wpływu na rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie – przede wszystkim z uwagi na fakt, że tylko nieznaczna liczba taksówkarzy (46) nie posiadała licencji na miasto Gdańsk a ponadto w 2009 r. przedsiębiorca podjął uchwałę o konieczności uzyskania licencji przez wszystkich współpracujących taksówkarzy na świadczenie usług także na terenie Gdańska (k. 152). W ocenie Sądu dowodzi to, że to miasto Gdańsk było głównym obszarem działania tego przedsiębiorcy i zmierzał on do osiągnięcia stanu, w której wszyscy zrzeszeni taksówkarze będą mogli wykonywać usługi na terenie tego miasta.

Strukturę podmiotową rynku właściwego tworzą po stronie podaży przedsiębiorcy lub związki przedsiębiorców zorganizowanych w grupy radiowe, świadczące usługi taksówkowe. Pozostają one względem siebie w stosunku konkurencji, ponieważ oferują ten sam rodzaj usługi w ramach jednego rynku geograficznego. Po stronie popytowej występują nabywcy tych usług, będący osobami fizycznymi i prawnymi, zakupujący usługi tak na cele konsumpcyjne jak i związane z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Warunkiem stwierdzenia naruszenia zakazu z art. 6 ust. 1 ustawy o o. k. i k. jest ustalenie istnienia porozumienia (1) o określonym celu lub skutku (2). Celem lub skutkiem niedozwolonego porozumienia jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

W rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, za porozumienia uznaje się (art. 4 pkt 5):

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

W świetle ustalonego stanu faktycznego w ocenie Sądu organ antymonopolowy prawidłowo ustalił w toku postępowania administracyjnego, że pomiędzy stronami tego postępowania doszło do zawarcia zakazanego porozumienia ograniczającego konkurencję na lokalnym rynku przewozów osobowych taksówkami w Gdańsku, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie ujednoczonych cen za przewozy. Zgodnie z art. 4 pkt. 5) lit. b) ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zmianami) porozumieniami mogą być uzgodnienia dokonane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki. Powyższy zapis decyduje o tym, że porozumienie pomiędzy przedsiębiorcami nie musi mieć postaci sformalizowanej umowy. Uzgodnienie takie może być dokonane przez każde bezpośrednie lub pośrednie nawiązanie kontaktów pomiędzy przedsiębiorcami, które prowadzi do tego, że przedsiębiorcy ci w przyszłości swoje zachowania rynkowe będą kształtowali nie w sposób autonomiczny, ale uwarunkowany dokonaniem uprzednio uzgodnieniem, co będzie negatywnie wpływać na konkurencyjność na danym rynku. Istotą takich porozumień 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 (tak również Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 5 października 2005 r. sygn. akt VI ACa 1146/04). Forma w jakiej następują uzgodnienia pomiędzy przedsiębiorcami jest tu bez znaczenia. W toku procesu, było niespornym, że korporacje taksówkowe pozostawały ze sobą w stałym kontakcie, o czym świadczą m. in. umowy cywilnoprawne zawierane w celu wspólnego korzystania z miejsc postojowych w pobliżu budynku dworca PKP Gdańsk Główny, przyznany fakt wymiany informacji pomiędzy taksówkarzami (także co do danych tak wrażliwych jak polityka cenowa korporacji w których są zrzeszeni). W rozpatrywanym przypadku oprócz samego faktu wymiany informacji pomiędzy przedsiębiorcami istotny jest także cel takiego zachowania. W ocenie Sądu każdy z uczestników porozumienia udostępniał informacje (m. in. dotyczące polityki cenowej) oczekując, uzyskania informacji dotyczących przyszłego postępowania konkurenta,

ewentualnie oczekując, że adresaci informacji dostosują do nich swoje zachowania. Wobec powyższego należy stwierdzić, że kontakty pomiędzy przedsiębiorcami oparte były na wzajemności. Konieczność występowania warunku wzajemności w relacjach między przedsiębiorcami pozostającymi w porozumieniu podkreślił ETS w wyroku z dnia 15 marca 2000 r. sygn. akt T-25/95. ETS w wyroku tym stwierdził m. in. *„(...) warunek wzajemności jest spełniony, jeśli ujawnienie przez jednego konkurenta innemu przyszłych zamiarów lub zachowania na rynku było poszukiwane, bądź przynajmniej zaakceptowane, przez innego konkurenta (...)”*. W tym samym orzeczeniu ETS stwierdził, że *„jakikolwiek bezpośredni lub pośredni kontakt między podmiotami gospodarczymi, takiej natury, że ujawnia konkurentowi sposób zachowania, jaki postanowiły przyjąć lub rozważają przyjęcie na rynku, stanowi praktykę uzgodnioną zakazaną przez artykuł 85 ust. 1 Traktatu (obecnie artykuł 81 ust. 1 TWE), jeśli celem lub skutkiem takiego zachowania jest stworzenie warunków konkurencji, które nie odpowiadają normalnym warunkom danego rynku. W celu udowodnienia, iż nie doszło do praktyk uzgodnionych, nie jest konieczne wykazanie, iż podmiot gospodarczy w formalny sposób zobowiązał się, wobec jednego lub wielu innych podmiotów, przyjąć określony sposób postępowania lub że przedsiębiorcy umówili się, jakie będzie ich przyszłe zachowanie na rynku. Wystarczy że, przez stwierdzenie zamiarów, podmiot gospodarczy wykluczył lub, przynajmniej, w istotny sposób zmniejszył niepewność co do zachowania, jakiego można się spodziewać na rynku”*. Powyższe rozważania ETS (które Sąd w rozpoznającym sprawę składzie w pełni podziela) mają zastosowanie również do regulacji krajowej, albowiem jej kształt jest konsekwencją włączenia do systemu prawa krajowego rozwiązania obecnie art. 101 TWE. Jak wynika z przedstawionych wyżej rozważań, dla stwierdzenia istnienia niedozwolonego porozumienia pomiędzy przedsiębiorcami wystarczającym jest wykazanie dokonywania pomiędzy przedsiębiorcami uzgodnień i ich negatywnego wpływu na konkurencyjność na rynku dla nich właściwym.

W ocenie Sądu istotnymi okolicznościami świadczącymi o fakcie zaistnienia porozumienia jest przede wszystkim koincydencja czasowa wprowadzenia zmian w wysokości opłat za świadczone usługi przez przedsiębiorców. Z.T.P. SUPER HALLO TAXI podjęło uchwałę w sprawie zmian stawek taryfy 9 czerwca 2009 r. następnie już 10 czerwca wstępnie wystąpiło do drukarni o sporządzenie nalepek na samochody z nową taryfą, które zostały odebrane przez przedsiębiorcę w dniu 17 czerwca, w dniu

15 czerwca rozpoczęto przewzorcowywanie taksometrów w taksówkach kierowców współpracujących z zezwoleniem – operacja trwała do 17 czerwca. W dniu 12 czerwca kolejna korporacja Z.W.P.T. CITY PLUS NEPTUN TAXI złożyła w drukarni zamówienie na wykonanie nalepek z taryfą o stawkach identycznych z uchwalonymi przez zarząd SUPER HALLO TAXI, pomimo, że dopiero w dniu 17 czerwca przedsiębiorca formalnie podjął uchwałę o zmianie wysokości taryfy stosowanej przez zrzeszonych w niej taksówkarzy i już 19 czerwca wystąpił do Okręgowego Urzędu Miar w Gdańsku o dokonanie zmian w taksometrach z uwzględnieniem wysokości nowej taryfy. W dniu 22 czerwca przedsiębiorca odebrał z drukarni nalepki z treścią nowej taryfy, natomiast w dniach 23 czerwca do 29 czerwca wykonano w Okręgowym Urzędzie Miar w Gdańsku zmiany układu taryf w taksometrach zrzeszonych w korporacji taksówkarzy. W dniu 16 czerwca także T.U.T. HALLO TAXI podjęło uchwałę w sprawie zmiany stawek taryfy – dostosowując ją do treści taryf pozostałych przedsiębiorców, oraz jednocześnie złożyło zamówienie na wykonanie nalepek na samochody z treścią taryfy; w dniu 19 czerwca przedsiębiorca odebrał z drukarni nalepki z nową taryfą i tego samego dnia w Okręgowym Urzędzie Miar rozpoczęła się operacja przewzorcowania taksometrów w taksówkach kierowców zrzeszonych w HALLO TAXI – trwała ona do dnia 23 czerwca (zobacz także tabela nr 5 zaskarżonej decyzji). Z powyższej analizy czasowej zdarzeń wynika, że jako pierwsze uchwałę o zmianie taryf podjęło Z.P.T. SUPER HALLO TAXI bo już 9 czerwca a informacja o nowych stawkach taryfy, gdyby nie nieformalna wymiana informacji między taksówkarzami, mogłoby się stać jawna najwcześniej 17 czerwca tj. w dniu otrzymania nalepek na samochody z informacją o stawkach taryfy i zakończeniu przewzorcowywania taksometrów; Fakt, że już przed tą datą bo już 12 czerwca Z.W.P.T. CITY PLUS NEPTUN TAXI złożyło zamówienie w drukarni na wydrukowanie taryfy opłat za korzystanie z usług jej taksówkarzy w wysokości identycznej jak stawki z uchwały SUPER HALLO TAXI jak również, że także przed tą datą bo 16 czerwca T.U.T. HALLO TAXI podjęło uchwałę z zmianie stawek swojej taryfy do wysokości identycznej z wysokością taryfy SUPER HALLO TAXI i w tym samym dniu wystąpiło do drukarni o wykonanie nalepek z wysokością nowej taryfy świadczy o tym, że nastąpiło upublicznienie informacji przedsiębiorstwa. Jasno z powyższego wynika, że pomiędzy przedsiębiorcami musiała zaistnieć wymiana informacji na temat wprowadzenia nowych stawek taryfowych i ich wysokości, ponieważ jest to jedyne logiczne wytłumaczenie zmiany przez nich wysokości stawek

w krótkim przedziale czasowym, zanim zostały upowszechnione informacje o zmianie taryfy przez dokonującego zmiany jako pierwszy SUPER HALLO TAXI. Ponadto zwraca uwagę identyczna wysokość stawek opłaty początkowej, za przejazd 1 km oraz za 1 godz. postoj, a także niemal identyczne rabaty. Nie jest ta zbieżność wytłumaczalna wskazywaną przez przedsiębiorców okolicznością wzrostu kosztów prowadzonej działalności, jeśli się weźmie pod uwagę fakt, że uwolnienie stawek taryfowych przez Radę Miasta Gdańska na terenie Miasta Gdańska nastąpiło od 13 stycznia 2008 r. , a zatem przez okres półtora roku żadna z korporacji nie podniosła cen przewozów. Brak jest w sprawie dowodów aby właśnie w czerwcu 2009r miały miejsce takie zdarzenia ekonomiczne, które w każdej z trzech gdańskich korporacji uzasadniały podwyżkę i to w takim samym zakresie. Powyższe daje podstawy do uznania, że doszło do porozumienia pomiędzy trzema korporacjami (jednymi z największych na terenie Gdańska) zgodnie z którym, podwyższenie opłat taryfowych nastąpi u nich jednocześnie do identycznej wysokości – co pozwoli każdemu z nich utrzymać dotychczasową ilość wykonywanych kursów przy zwiększeniu uzyskiwanych przychodów – co jednoznacznie jest zachowaniem godzącym w konkurencję.

Argumentem potwierdzającym powyższe ustalenie może być także fakt wcześniejszej współpracy pomiędzy przedsiębiorcami w zakresie podnajmowania miejsc parkingowych w okolicy dworca kolejowego Gdańsk Główny. Sąd nie dał wiary także wyjaśnieniem powoda, że stosunki pomiędzy nim a zainteresowanymi w niniejszej sprawie są „chłodne”. Zawarcie umowy z dnia 3 lipca 2006 r. (k.53 akt administracyjnych; stroną umowy było co prawda S.T. SUPER NEPTUN ale później przedsiębiorca ten wszedł w skład Z.W.P.T. CITY PLUS NEPTUN TAXI) świadczy, że jej uczestnicy z jednej strony rozkładają między siebie ciężar opłat na rzecz PKP, jednakże z drugiej strony wzajemnie czerpią korzyści z intratnego miejsca dla postoj taksówek jakim musi być plac tuż obok dworca PKP. Dowodzi to w ocenie Sądu nastawienia na współpracę pomiędzy stronami powyższej umowy a nie na konkurencję. Także wskazana w wyjaśnieniach próba dokonania fuzji dwóch przedsiębiorstw, nie świadczy o złych stosunkach między przedsiębiorcami, lecz odwrotnie wskazuje, że co najmniej jakaś część zrzeszonych kierowców miała wolę ścisłej współpracy, która doprowadziła do przeprowadzenia referendum w sprawie połączenia korporacji

W tym stanie rzeczy Sąd orzekł jak w punkcie I wyroku.

O kosztach postępowania orzeczono w oparciu o art. 108 § 1 k.p.c., obciążając nimi w całości powoda stosownie do wyniku sporu na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Zgodnie z art. 98 § 3 w zw. z art. 99 k.p.c. do kosztów tych zaliczono koszty zastępstwa procesowego w wysokości 360 zł określonej w § 14 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2002 r., nr 163, poz. 1349 ze zm.).



