



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKiK W GDAŃSKU**

RGD.410-1/09/10/MLM

Gdańsk, dnia 26 marca 2010 r.

DECYZJA NR RGD.5/2010

- I.** Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 331 z późniejszymi zmianami) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust. 1 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009r. 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 – w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – uznaje się 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,
 - 50 zł – za 1 godzinę postoju,
- I NAKAZUJE SIĘ ZANIECHANIE STOSOWANIA TEJ PRAKTYKI.**
- II.** Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50, poz. 331 z późniejszymi zmianami) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust. 1 Rozporządzenia Prezesa
-

Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 107, poz. 887) nakłada się na:

1. Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku karę pieniężną w wysokości 23.866zł (słownie: dwadzieścia trzy tysiące osiemset sześćdziesiąt sześć złotych), płatną do budżetu państwa,
2. Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk z siedzibą w Gdańsku karę pieniężną w wysokości 12.077zł (słownie: dwanaście tysięcy siedemdziesiąt siedem złotych), płatną do budżetu państwa,
3. Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku karę pieniężną w wysokości 45.062zł (słownie: czterdzieści pięć tysięcy sześćdziesiąt dwa złote), płatną do budżetu państwa.

UZASADNIENIE

W dniu 18 czerwca 2009r. w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej Prezesem Urzędu lub organem antymonopolowym) zostało wszczęte postępowanie wyjaśniające w sprawie ustalenia, czy korporacje taksówkowe, świadczące usługi przewozowe na terenie Gdańska, nie naruszają przepisów ustawy z dnia 16 lutego 2007r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50, poz. 331 z późniejszymi zmianami), zwanej dalej ustawą o ochronie konkurencji [...] lub ustawą antymonopolową, w szczególności art. 6 tej ustawy.

W wyniku przeprowadzonego postępowania ustalono m.in., że trzy korporacje taksówkowe, tj.: Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (zwane dalej także HALLO TAXI), Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI z siedzibą w Gdańsku (zwane dalej także SUPER TAXI) oraz Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku (zwane dalej także CITY TAXI), wprowadziły w drugiej połowie czerwca 2009r. nowe taryfy opłat i ustaliły ceny za świadczone usługi w identycznych wysokościach.

Uwzględniając wyniki postępowania wyjaśniającego, w dniu 13 października 2009r. Prezes Urzędu, postanowieniem nr 311, wszczął z urzędu, postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem zawarcia przez związki przedsiębiorców:

- Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku,
- Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk z siedzibą w Gdańsku,
- Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku,

porozumienia ograniczającego konkurencję, poprzez ustalenie bezpośrednio i pośrednio ujednoliconych stawek za przejazd taksówką na terenie miasta Gdańska, 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, co mogło stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 przywołanej na wstępie ustawy o ochronie konkurencji [...].

Do akt tego postępowania włączono, postanowieniem nr 316 z dnia 13 października 2009r., całość dowodów uzyskanych w ramach przeprowadzonego wcześniej postępowania wyjaśniającego.

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania HALLO TAXI przedstawiło, pismem z dnia 28 października 2009r., swoje stanowisko w sprawie. Przedsiębiorca zaprzeczył, że zawarł porozumienie skutkujące ograniczeniem konkurencji. Według wyjaśnień Spółki, decyzja (uchwała Zarządu), która zapadła w dniu 16 czerwca 2009r., dot. nowych wysokości opłat została podjęta po zmianach cen dokonanych przez innych uczestników rynku. tj.: SUPER TAXI oraz firmę DAJAN TAXI.

Zgodnie z wyjaśnieniami przedsiębiorcy, informacji dot. zmiany cen przez konkurentów Spółka „nie uzyskała od wskazanych powyżej zrzeseń przedsiębiorców ani nie były one z nimi, w żaden sposób uzgodnione. Uchwała została podjęta na wniosek Rady Nadzorczej, która informacje te uzyskała od zleceniobiorców TUT Hallo TAXI Sp. z o.o. – taksówkarzy, którzy powzięli je w trakcie wykonywania swoich usług”.

W ocenie Spółki „ujednoczenie stawek za przejazdy wynikało zatem z zachowań naśladowczych, paralelnych w stosunku do innych wiodących zrzeseń na rynku”. Zdaniem Spółki nie jest ona liderem na rynku. O konieczności zmiany cen zdecydowały takie czynniki jak: wzrost inflacji i wzrost cen (w latach 2002-2008) o ok. 17%, wzrost cen paliwa (w latach 2001-2008) o ok. 50%, wzrost składek ZUS o ok. 39%. Jednocześnie, w ocenie Spółki, ostatnie stawki maksymalne, ustalone przez organ gminy, zakładały opłatę początkową w wysokości 7,00 zł, natomiast „Obecnie stosowana przez TUT Hallo TAXI Sp. z o.o. cena początkowa, jest (...) korzystniejsza, bowiem przy uwzględnieniu rabatu 20% przy zamówieniu telefonicznym, wynosi 6,80 zł.”

W udzielonych wyjaśnieniach przedsiębiorca zaznaczył również, iż zmiany cen nie były wprowadzane przez poszczególne korporacje w tym samym czasie, co wskazuje, że decyzje w tych sprawach były podejmowane niezależnie i wynikały z obserwacji sytuacji na rynku. Spółka stwierdziła ponadto, że „różnicowanie wysokości stosowanych rabatów, jak również fakt, iż usługi świadczone przez w/w zrzeseń nie stanowią zdecydowanej większości usług rynku (przy ogólnej liczbie taksówkarzy w Gdańsku – ok. 2.300, 3 zrzeseń, których dotyczy niniejsze postępowanie zrzyszają jedynie 1.300, a więc niespełna 60% rynku), uznać należy, iż konsumenci nie są pozbawieni możliwości wyboru tańszego oferenta lub możliwości otrzymania usługi na bardziej korzystnych warunkach. Konkurencji cenowa w istocie więc nadal pozostała”.

Spółka podniosła także, że nie świadczy usług przewozowych, w związku z czym nie czerpie korzyści z tytułu opłat za te usługi, które wykonywane są przez taksówkarzy, pobiera natomiast jedynie składkę za przynależność do zrzeseń.

Ustosunkowując się do postawionego zarzutu, CITY TAXI, pismem z dnia 17 listopada 2009r., wskazało, że zmiana stawek opłat była reakcją na działania innych zrzeszeń taksówkowych, a także, że ceny nie były zmieniane „od co najmniej 7 lat”. Ponadto, ok. 90% usług świadczonych jest na zlecenia telefoniczne, co jest równoznaczne z udzieleniem 20% rabatu na usługę.

Jednocześnie CITY TAXI poinformowało, „iż nie dysponuje dokumentem w postaci kalkulacji kosztów, a na konieczność podwyższenia stawek miały wpływ rosnące koszty prowadzenia działalności przedsiębiorców, zgrupowanych w Zrzeszeniu, sytuacja rynkowa oraz niezmienności.”

Przedsiębiorca, działając w oparciu o art. 84 ustawy o ochronie konkurencji [...], złożył także następujące wnioski o:

- zobowiązanie Przewodniczącego Rady Miasta Gdańska do przedłożenia odpisów uchwał Rady Miasta Gdańska regulujących w okresie od dnia 1 stycznia 2008r. wysokość stawek za przejazd taksówką na terenie miasta Gdańska oraz przeprowadzenie ww. dowodu na okoliczność braku zawarcia porozumienia (zmowy cenowej) z udziałem Zrzeszenia,
- zobowiązanie Naczelnika Obwodowego Urzędu Miar w Gdańsku oraz Naczelnika Obwodowego Urzędu Miar w Gdyni do przedłożenia wszelkich dokumentów dotyczących legalizacji dokonywanych przez członków CITY TAXI oraz o przeprowadzenie dowodu z ww. dokumentów na okoliczność braku zawarcia porozumienia (zmowy cenowej) z jego udziałem,
- zobowiązanie Prezydenta Miasta Gdańska do przedłożenia informacji o liczbie przedsiębiorców świadczących usługi z zakresu krajowego zarobkowego przewozu osób taksówką osobową oraz przeprowadzenia dowodu z przedstawionych dokumentów na okoliczność ustalenia braku wpływu obecnej oferty cenowej stron postępowania na poziom konkurencji na rynku przewozu osób w Gdańsku.

Z kolei, SUPER TAXI, pismem z dnia 16 listopada 2009r., odrzuciło postawiony zarzut zawarcia porozumienia cenowego, przyznało jednak, iż jest liderem na rynku i wszyscy przedsiębiorcy (pozostali uczestnicy rynku) naśladują jego decyzje.

Pismem z dnia 22 lutego 2010r. CITY TAXI przekazało, podpisane przez członków zrzeszenia/taksówkarzy, oświadczenie, z dnia 4 grudnia 2009r., o treści: „My niżej podpisani Członkowie Zrzeszenia Właściciele Prywatnego Transportu City, Plus, Neptun, Taxi w Gdańsku oświadczamy, iż decyzja Zarządu Zrzeszenia w sprawie zmiany stawek za przejazd była podyktowana przedstawioną przez Członków Zrzeszenia koniecznością ich podwyższenia, a wynikającą ze wzrostu kosztów prowadzonej działalności, braku przez szereg lat zmian dotychczasowych stawek oraz podwyższenia stawek przez inne korporacje, jak również przedsiębiorców nie zrzeszonych. Jako że przewóz osób stanowi naszą działalność zawodową, będącą źródłem utrzymania, zaistniała konieczność podwyższenia stawek celem uzyskania warunków opłacalności”, wnosząc jednocześnie o „przeprowadzenie dowodu z w/w dokumentów na okoliczność braku zawarcia porozumienia (zmowy cenowej) z udziałem w/w Zrzeszenia oraz przyczyn zmian stawek za przejazd”.

Ponadto pismem z dnia 19 lutego 2010r. HALLO TAXI wyjaśniło, że w uchwale z dnia 16 czerwca 2009r. został popełniony błąd pisarski: prawidłowa data w uchwale „to 19.06.2009r. a nie jak podano 19.07.2009r.”

W ramach postępowania dowodowego przeprowadzono kontrole u przedsiębiorców: Leszek Wojtczuk WL w Gdańsku, Bogusław Kodlewicz AKOBI w

Gdańsku i Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe AKOBI SA w Gdańsku, którzy świadczą usługi poligraficzne i zrealizowali zamówienia złożone przez skarżonych przedsiębiorców, na wykonanie materiałów (nalepek na szyby pojazdów, z wyciągiem z nowych taryf opłat), a także u przedsiębiorcy Zbigniewa Mikołajczaka Serwis Elektroniczny ZIBITRONIC w Gdyni, który w czerwcu 2009r. wykonał na rzecz HALLO TAXI i SUPER TAXI usługę przewzorcowania taksometrów.

Dodatkowo, w dniu 25 lutego 2010r. została przeprowadzona kontrola u przedsiębiorcy HALLO TAXI, jej celem było pozyskanie dokumentów potwierdzających wielkość przychodów uzyskanych przez Spółkę w roku 2009.

Ponadto, dnia 24 lutego 2010r. Prezes Urzędu, postanowieniem nr 22, postanowił, co następuje:

- 1) uwzględnić wniosek SUPER TAXI w przedmiocie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego w sprawie, przekazanego przez ww. przedsiębiorcę przy piśmie z dnia 19 listopada 2009r., tj. kalkulacji kosztów eksploatacji samochodu używanego jako taksówka osobowa w ZTP SHTG, stan na maj 2009r.,
- 2) ograniczyć, z urzędu, prawo wglądu do materiału dowodowego uzyskane w trakcie kontroli przeprowadzonej u przedsiębiorcy Leszka Wojtczuka WL z siedzibą w Gdańsku, obejmującego załączniki nr 3 i 4 do sprawozdania z kontroli tj. umowy zawartej przez kontrolowanego z CITY TAXI oraz aneksu do tej umowy.

Dodatkowo, w dniu 8 marca 2010r., postanowieniem nr 38, Prezes Urzędu postanowił:

- 1) ograniczyć, z urzędu, prawo wglądu do materiału dowodowego przedsiębiorcy SUPER TAXI przekazanego przez niego przy piśmie z dnia 22 lutego 2010r., tj. dokumentów określających wielkość przychodów za rok 2009,
- 2) ograniczyć, z urzędu, prawo wglądu do materiału dowodowego przedsiębiorcy CITY TAXI przekazanego przez niego przy piśmie z dnia 22 lutego 2010r., tj. dokumentów określających wielkość przychodów za rok 2009,
- 3) ograniczyć, z urzędu, prawo wglądu do materiału dowodowego przedsiębiorcy HALLO TAXI, uzyskanego w trakcie kontroli wykonanej w dniu 25 lutego 2010r., tj. dokumentów określających wielkość przychodów za rok 2009, stanowiących załącznik nr 3 do sprawozdania z kontroli.

Pismem z dnia 8 marca 2010r. Okręgowy Urząd Miar w Gdańsku poinformował, Prezesa Urzędu, że w dniach od 3 marca 2010r. do 5 marca 2010r. 240 taksówkarzy SUPER TAXI dokonało w Obwodowych Urzędach Miar w Gdyni i w Gdańsku zmian układu taryf.

Pismem z dnia 11 marca 2010r. SUPER TAXI udzieliło dodatkowych wyjaśnień w tej sprawie i wskazało na okoliczności, które miały wpływ na zmianę decyzji w tym zakresie. Zgodnie z tym pismem przedsiębiorca postanowił o zachowaniu taryf w układzie ustalonym poprzednio, tj. w czerwcu 2009r. i nie wprowadzaniu nowych stawek opłat za świadczone usługi taksówkowe.

Z uwagi na wniosek przedsiębiorcy, postanowieniem nr 41, z dnia 12 marca 2010r., ograniczono pozostałym stronom postępowania prawo wglądu do tego materiału dowodowego.

**PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY**

A. UCZESTNICY POROZUMIENIA.

I. ZRZESZENIE WŁAŚCICIELI PRYWATNEGO TRANSPORTU CITY PLUS NEPTUN TAXI z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU

Zrzeszenie zarejestrowane jest w KRS pod nr 0000174745. Celem działania organizacji jest m.in. reprezentacja, ochrona praw i interesów zawodowych oraz socjalnych jego członków. Zrzeszenie skupia 711 osób/członków, ich prawa i obowiązki określa regulamin wewnętrzny oraz Statut Zrzeszenia.

Członkiem Zrzeszenia może być przedsiębiorca świadczący osobiście usługi transportowe taksówką osobową lub bagażową, który uzyskał pisemną rekomendację przynajmniej trzech członków Zrzeszenia, lub który uprawnienia do emerytury lub renty nabył w czasie prowadzenia działalności polegającej na przewozie osób taksówką osobową lub bagażową.

Zgodnie z pkt 2 regulaminu wewnętrznego Zrzeszenia z dnia 22 stycznia 2009r., kierowca wyjeżdżający do pracy powinien posiadać m.in. wszystkie aktualne obowiązujące na samochodzie naklejki oraz materiały reklamowe, rachunki i pieczętki. Zgodnie z pkt 41 „Opłaty pobierane są według ustalonych stawek zatwierdzonych przez Zarząd”.

Zarząd podejmuje uchwały dotyczące wysokości stawek i rabatów.

W dniu **17 CZERWCA 2009R.** Zarząd uchwałą nr 2/2009 wprowadził nowe stawki i zasady udzielania rabatów, tj.:

- 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 postoj.

Od wyżej wskazanych stawek stosowane są następujące rabaty:

- 20% dla klientów telefonicznych oraz posiadających karty rabatowe,
- 30% dla klientów specjalnych,
- 50% przejazdy tzw. pracownicze.

Jak na to wskazują ustalone w sprawie okoliczności:

- w dniu **12 CZERWCA 2009R.** CITY TAXI przekazało (pocztą elektroniczną) przedsiębiorcy Leszkowi Wojtczukowi prowadzącemu Drukarnię WL w Gdańsku informację nt. wysokości nowych opłat. Dane te miały posłużyć do realizacji zlecenia, polegającego na wykonaniu naklejek z folii samoprzylepnej (taryf opłat). Zlecenie zostało złożone w dniu 22 czerwca 2009r. (zlecenie nr 824/09). Zgodnie z dokumentem WZ nr 388/09 wydanie materiałów (naklejki - cenniki na szyby), nastąpiło także w dniu 22 czerwca 2009r.

- w dniu **19 CZERWCA 2009r.** CITY TAXI wystąpiło do Urzędu Miar i Wag w Gdańsku z prośbą o przeprowadzenie legalizacji zmian w taksometrach, dla ok. 600 taksówek.
- w dniach **23-29 CZERWCA 2009r.** w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdańsku ok. 600 taksówkarzy CITY TAXI zmieniało układ taryf.

Wg informacji uzyskanych w OUM, usługę przewzorcowania liczników wykonał na terenie Urzędu przedsiębiorca CONTACT SERVICE Zakład Elektroniczny mgr inż. Lech Kowalewski z siedzibą w Gdańsku, prowadzący działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Gdańska pod numerem 1796.

Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI powstało w wyniku połączenia: Stowarzyszenia Taksówkarzy „SUPER NEPTUN”, TAXI PLUS i CITY TAXI.

W dniu 23 maja 2006r. została zawarta umowa dzierżawy pomiędzy PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku a Zrzeszeniem Taksówkarzy „SUPER NEPTUN”, której przedmiotem była dzierżawa gruntu o powierzchni 80,40m², położonego w sąsiedztwie budynku dworca kolejowego w Gdańsku Głównym, ul. Podwale Grodzkie. Zapis § 8 pkt 6 umowy stanowił, iż „Wydzierżawiający wyraża zgodę na podnajem miejsc postojowych dla innych podmiotów świadczących usługi w tym samym zakresie, co Dzierżawca [...]”. Wykorzystując ten zapis umowy w dniu 3 lipca 2006r. Stowarzyszenie Taksówkarzy „SUPER NEPTUN”, HALLO TAXI i SUPER TAXI zawarły umowę na świadczenie usług transportowych z miejsca postojowego przy dworcu kolejowym w Gdańsku Głównym, przy ulicy Podwale Grodzkie. Koszt dzierżawy był dzielony proporcjonalnie dla każdej ze stron umowy, z których każda uzyskała dostęp do trzech miejsc na postoju.

Z chwilą utworzenia CITY TAXI weszło w prawa i obowiązki Stowarzyszenia Taksówkarzy „SUPER NEPTUN”. Z uwagi na połączenie zrzeszeń tworzących obecnie CITY TAXI, przedsiębiorca ten dnia 01.04.2008r. zawarł z PKP nową umowę na ten sam teren. Na wniosek CITY TAXI umowa dzierżawy została rozwiązana dnia 31.08.2009r.

Zgodnie z oświadczeniem CITY TAXI z dnia 06.07.2009r., przedsiębiorca ten wystąpił „ ... ze wspólnego opłacania postoju przy dworcu PKP Gdańsk oraz jako jedyna korporacja oficjalnie umieściła wysokość rabatu na postoju taxi przy dworcu PKP, którego jest jedynym dzierżawcą”.

II. TOWARZYSTWO USŁUG TRANSPORTOWYCH HALLO TAXI SPÓŁKA Z O.O. Z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU

Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Spółka z o.o. została zarejestrowana w KRS pod nr 0000077908. Przedmiotem działania przedsiębiorcy jest

m.in. „działalność taksówek osobowych i pozostała działalność wspomagająca transport”. Spółka współpracuje obecnie z 273 taksówkarzami z Gdańska i 6 z Tczewa, w oparciu o umowy o współpracy. Zgodnie z postanowieniami tych umów usługi przewozu osób świadczone są na podstawie zleceń przekazywanych drogą radiową lub na podstawie zawartych umów z klientami. Kierowca współpracujący z HALLO TAXI jest zobowiązany do przestrzegania regulaminu wewnętrznego, którego punkt 7a stanowi, iż „Opłaty pobierane są wg ustalo-

nych stawek (zatwierdzonych przez Zarząd)”.
W dniu 16 czerwca 2009r. Zarząd podjął uchwałę i wprowadził nowe stawki opłat 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 uchwalono m.in., iż na zlecenia radiowe udzielany będzie rabat w wysokości 20% (dla wieloletnich klientów ustalono rabat od 30-50%).

W uchwale wskazano także, że podstawą tej decyzji jest wprowadzenie nowych opłat przez firmę konkurencyjną SUPER TAXI, od dnia 15 czerwca 2009r., oraz wzrost kosztów utrzymania pojazdów.

Dnia 16 czerwca 2009r. Spółka złożyła zamówienie nr 15/2009, dotyczące wydrukowania nowych cenników w ilości 450 sztuk. Zlecenie zostało przyjęte przez Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe AKOBI SA w Gdańsku i zrealizowane w dniu 19 czerwca 2009r.

W dniach **19, 22 i 23 CZERWCA 2009R.** 202 taksówkarzy należących do HALLO TAXI zmieniło w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni, układ taryf.

Spółka w dniu 3 lipca 2006r. zawarła dwie odrębne umowy, o identycznej treści, z tymi samymi przedsiębiorcami, tj. ze Zrzeszeniem Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI z siedzibą w Gdańsku i Stowarzyszeniem Taksówkarzy „SUPER NEPTUN” w Gdańsku (obecnie CITY TAXI), na wspólne korzystanie z miejsc postojowych przy dworcu PKP w Gdańsku.

Na podstawie ww. porozumienia koszt dzierżawy miejsc postojowych był dzielony proporcjonalnie dla każdej ze stron umowy, z których każda uzyskała dostęp do trzech (w sumie sześciu) miejsc na postoju.

Obecnie, wg oświadczenia HALLO TAXI, „współpracujemy z korporacją Super Hallo Taxi Gdańsk na świadczenie usług transportowych przy dworcu kolejowym w Gdańsku, przy ulicy Podwałe Grodzkie, na podstawie umowy z dnia 3,07,2006r lecz naszych klientów traktujemy na zasadach określonych w spółce.”

III. ZRZESZENIE TRANSPORTU PRYWATNEGO SUPER HALLO TAXI GDAŃSK z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU

Zrzeszenie zarejestrowane jest w KRS pod pozycją 0000026647. Celem Zrzeszenia jest m.in. reprezentacja, ochrona praw i interesów zawodowych oraz socjalnych jego członków. Zrzeszenie skupia 334 członków (stan na dzień 6 lipca 2009r.), którzy wykonują usługi taksówkowe na zlecenia radiowe i 8 członków, którzy „nie posiadają takiej możliwości”. Członkowie Zrzeszenia nie są pracownikami w rozumieniu przepisów kodeksu pracy, ale działają w oparciu o

Statut Zrzeszenia, który określa ich prawa i obowiązki oraz regulamin wewnętrzny SUPER HALLO TAXI.

Członkami Zrzeszenia są osoby fizyczne, posiadające pełną zdolność do czynności prawnych, niepozbawione praw publicznych i nie będące emerytami lub rencistami, które prowadzą działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych na podstawie zezwoleń i licencji, a działalność ta stanowi dla nich główne źródło utrzymania.

Zgodnie z pkt 2 regulaminu „opłaty pobierane są wg. ustalonych stawek i z aktualnymi upustami (rabatami) zatwierdzonymi przez Zarząd”.

W dniu **9 CZERWCA 2009R.** Zarząd Zrzeszenia (w proporcji głosów: 6 za, 4 przeciw i 0 wstrzymujących się) podjął uchwałę nr 42/06/09, w sprawie zmiany stawki za przejazdy. Nowe stawki opłat uchwalono w wysokościach:

- 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 postoj.

Ustalono także iż, dla klientów zamawiających kursy telefonicznie lub posiadających kartę stałego klienta przyznawane będą rabaty.

Zgodnie z uchwałą nowe, zmienione, stawki obowiązują od dnia 15 czerwca 2009r.

Pismem z dnia 6 lipca 2009r. Zrzeszenie przesłało w załączeniu „...oryginał informacji cenowej stosowanej w Super Hallo Taxi Gdańsk, która od 15.06.2009 umieszczona jest w każdym naszym samochodzie ...”. Cechą charakterystyczną tej informacji jest błąd fleksyjny występujący w wierszach 4 i 8 o treści zamieszczonej w nawiasach „**W NIEDZIEL** i święta” zamiast poprawnie „**W NIEDZIELE** i święta” (wyłączenie Prezesa Urzędu).

W połowie czerwca 2009r. Zrzeszenie zleciło STUDIO MILLENIUM wykonanie naklejek (umieszczanych na szybach pojazdów/taksówek) informujących o stosowanej taryfie. Zlecenie to nie zostało jednak zrealizowane z uwagi na fakt, iż ww. przedsiębiorca nie był w stanie wykonać usługi w terminie określonym przez zleceniodawcę.

Usługa poligraficzna (wydruk cenników), została ostatecznie przyjęta w połowie czerwca i wykonana przez Bogusława Kodlewicza, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą AKOBI Bogusław Kodlewicz, zarejestrowaną w ewidencji prowadzonej przez Prezydenta Miasta Gdańska, pod nr 133357. W dniu **17 CZERWCA 2009R.** Zrzeszenie otrzymało fakturę VAT nr 254/2009 dokumentującą sprzedaż wykonanych naklejek z nowymi taryfami.

Następnie w dniach **15, 16 i 17 CZERWCA 2009R.** 256 taksówkarzy Zrzeszenia zmieniło, w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni (OUM), układ swoich taryf (zmiany stawek w taksometrach).

W dniu 30 czerwca 2006r. została zawarta umowa dzierżawy, przedłużona następnie umową z dnia 01.01.2007r. pomiędzy PKP S.A. Oddział

Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku a Zrzeszeniem Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI GDAŃSK, której przedmiotem była dzierżawa gruntu o powierzchni 31,75m², położonego w sąsiedztwie budynku dworca kolejowego w Gdańsku Głównym, ul. Podwałe Grodzkie. Zapis § 8 pkt 6 umowy stanowił, iż „Wydzierżawiający wyraża zgodę na podnajem miejsc postojowych dla innych podmiotów świadczących usługi w tym samym zakresie, co Dzierżawca [...]”. Wykorzystując ten zapis umowy w dniu 3 lipca 2006r. Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI GDAŃSK zawarło ze Stowarzyszeniem Taksówkarzy „SUPER NEPTUN” (obecnie CITY TAXI) oraz z HALLO TAXI umowę na świadczenie usług transportowych z miejsca postojowego przy dworcu kolejowym Gdańsk Główny, przy ulicy Podwałe Grodzkie. Koszt dzierżawy był dzielony proporcjonalnie dla każdej ze stron umowy, z których każda uzyskała dostęp do trzech miejsc na postoju.

B. OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

1. Podstawowym aktem prawnym regulującym zagadnienia związane w wykonywaniem usług przewozowych jest ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125 poz. 1371 ze zm.). Zgodnie z art. 5 tej ustawy wykonywanie transportu drogowego, w tym i świadczenie usług taksówkowych, wymaga uzyskania licencji, która udzielana jest na wniosek przedsiębiorcy, na określony pojazd i obszar obejmujący gminę (art. 6 ust. 4). Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji administracyjnej. Organem właściwym w tym zakresie jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta.

Przedsiębiorca, który uzyskał licencję uprawniony jest do wykonywania transportu drogowego na obszarze w niej oznaczonym. Dopuszczona jest możliwość wykonywania przewozu z obszaru określonego w licencji poza ten obszar, lecz bez prawa świadczenia tam usług przewozowych, z wyjątkiem przewozu wykonywanego w drodze powrotnej lub w przypadku złożenia zamówienia przez klienta z innego obszaru (art. 6 ust. 5 ww. ustawy). Wykonywanie transportu drogowego taksówką bez wymaganej licencji podlega karze.

Właściwa rada gminy, po zasięgnięciu opinii organizacji zrzeszających miejscowych taksówkarzy i organizacji, których statutowym celem jest ochrona praw konsumenta, określa na dany rok kalendarzowy, nie później jednak niż do dnia 30 listopada roku poprzedniego, liczbę przeznaczonych do wydania nowych licencji. Niedotrzymanie tego terminu oznacza zachowanie dotychczasowej liczby licencji. Rada gminy uprawniona jest ponadto, na mocy przepisów ustawy z dnia 5 lipca 2001r. o cenach (Dz.U. Nr 97, poz. 1050 ze zm.), do ustalania cen urzędowych za usługi przewozowe transportu zbiorowego oraz za przewozy taksówkami na terenie gminy. Ceny te mają charakter cen maksymalnych (art. 9 ustawy o cenach).

W Gdańsku licencje do świadczenia usług taksówkowych posiada 2.266 taksówkarzy (stan na dzień 23 lipca 2009r.).

W dniu 26 kwietnia 2007r. Rada Miasta Gdańska przyjęła 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. Zgodnie z § 3 tej uchwały maksymalne ceny za przewozy taksówkami osobowymi, zostały ustalone na poziomie:

- 7 zł 00 gr – opłata początkowa,
- 2 zł 00 gr – za 1 km w I taryfie
- 3 zł 00 gr – za 1 km w II taryfie,
- 36 zł 00 gr – za 1 godzinę postoju w taryfie 1 i taryfie 2.

W dniu 25 października 2007r. Rada Miasta podjęła uchwałę nr XV/371/07, w oparciu o którą ten organ gminy, z dniem 13 stycznia 2008r., odstąpił od ustalenia maksymalnych opłat za usługi taksówkowe. W uzasadnieniu wskazano, że „Intencją uchwały jest uwolnienie cen, które w efekcie powinno spowodować powstanie rzeczywistej konkurencji i obniżenie kosztów przewozów taksówkowych na terenie gminy. Ceny będzie kształtował rynek”.

2. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Okręgowego Urzędu Miar w Gdańsku, wszyscy przedsiębiorcy objęci niniejszym postępowaniem, tj. HALLO TAXI, SUPER TAXI i CITY TAXI, stosowali do czerwca 2009r. ceny maksymalne, uchwalone przez Radę Miasta w dniu 26 kwietnia 2007r., czyli przed uwolnieniem, przez organ gminy, cen za usługi taksówkowe, wykonywane w granicach miasta.
3. W oparciu o informacje przekazane przez Okręgowy Urząd Miar w Gdańsku ustalono, co następuje:
 - w dniach **15, 16 i 17 CZERWCA 2009r.** 256 taksówkarzy SUPER TAXI zmieniło, w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni (OUM), układ swoich taryf (zmiany stawek w taksometrach),
 - w dniach **19, 22 i 23 CZERWCA 2009r.** 202 taksówkarzy HALLO TAXI zmieniło, w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdyni, układ taryf,
 - w dniach **23-29 CZERWCA 2009r.** w Obwodowym Urzędzie Miar w Gdańsku ok. 600 taksówkarzy CITY TAXI zmieniło układ taryf.

W trakcie niniejszego postępowania ustalono również, że:

- SUPER TAXI wystąpiło, w dniu **10 CZERWCA 2009r.**, do przedsiębiorcy STUDIO MILLENIUM o wykonanie materiałów reklamowych dot. nowych taryf opłat tj. naklejek na szyby pojazdów. Ostatecznie materiały te zostały wykonane przez AKOBI Bogusław Kodlewicz i odebrane z drukarni w dniu **17 CZERWCA 2009r.**,
- CITY TAXI przekazało przedsiębiorcy Leszkowi Wojtczukowi Drukarnia WL w Gdańsku, w dniu **12 CZERWCA 2009r.**, informację nt. wysokości nowych opłat. Materiały reklamowe (nowe taryfy opłat) przedsiębiorca odebrał z drukarni w dniu **22 CZERWCA 2009r.**,
- HALLO TAXI dnia **16 CZERWCA 2009r.** złożyło do PUP AKOBI SA w Gdańsku zlecenie druku materiałów reklamowych (cenników), a dnia **19 CZERWCA 2009r.** przedsiębiorca potwierdził odbiór materiałów z drukarni.

Dane i informacje wynikające z ustaleń Prezesa UOKiK przedstawiono w tabelach 1, 2 i 3.

Tabela 1

Wysokości opłat za usługi taksówkowe
obowiązujące u przedsiębiorców/stron postępowania, od czerwca 2009r.

PRZEDSIĘBIORCA TAXI	OPŁATA POCZĄTKOWA	TARYFA 1 ZŁ/KM	TARYFA 1 ZŁ/KM	TARYFA 1 ZŁ/KM	TARYFA 1 ZŁ/KM	POSTÓJ ZŁ/H
CITY	8,50	2,70	4,05	5,40	8,10	50,00
SUPER	8,50	2,70	4,05	5,40	8,10	50,00
HALLO	8,50	2,70	4,05	5,40	8,10	50,00

Tabela 2

Daty uchwalenia i wprowadzenia zmian cen
przez przedsiębiorców/strony postępowania

PRZEDSIĘ- BIORCA TAXI	DATA UCHWAŁY WS. ZMIAN TARYF	DATA ZLECENIA DO DRUKARNI	DATA ODBIORU MATERIAŁÓW (NAKLEJEK NA SZYBY)	DATA WYSTĄPIENIA DO OUM	DATA ZMIANY UKŁADU TARYF W OUM
CITY	17.06.09	12.06.09	22.06.09	19.06.09	23-29.06.09
SUPER	9.06.09	10.06.09*	17.06.09	-	15-17.06.09
HALLO	16.06.09	16.06.09	19.06.09	-	19, 22-23.06.09

* wstępne wystąpienia do Studia Millenium

Tabela 3

Liczba taksówkarzy oraz udział w rynku przedsiębiorców/stron postępowania

PRZEDSIĘBIORCA	IŁOŚĆ KIEROWCÓW	STRUKTURA W % *
CITY	711	31,4
SUPER	334	14,7
HALLO	273	12,0
Razem	1.318	58,1
Ogółem w Gdańsku	2.266	-

* udział obliczony w odniesieniu do ilość taksówkarzy ogółem w Gdańsku

4. W Gdańsku, oprócz trzech skarżonych korporacji, mających łączny udział w rynku zbliżony do 60%, działają również inne korporacje taksówkowe. Według informacji uzyskanych w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta, poza skarżonymi przedsiębiorcami, funkcjonują jeszcze dwie „czynne” grupy radiowe tj.: Firma Zleceniowo-Przewozowa KOMFORT-TAXI oraz Stowarzyszenie DAJAN TAXI w Gdańsku, zwane dalej DAJAN TAXI.

Stowarzyszenie DAJAN TAXI w Gdańsku współpracuje ze 130 taksówkarzami. Ponieważ w toku prowadzonego postępowania jeden ze skarżonych wskazał na DAJAN TAXI jako na inicjatora podwyżek cen za przewozy osób taksówką w Gdańsku, Prezes Urzędu wystąpił również i do tego przedsiębiorcy.

Z uzyskanej odpowiedzi wynika, co następuje.

Decyzje o wysokości opłat podejmowane są na Walnym Zebraniu Członków Stowarzyszenia oraz na posiedzeniu Zarządu Stowarzyszenia.

Wg oświadczenia przedsiębiorcy „na dzień 23.06.2009 roku ceny świadczonych usług na terenie miasta Gdańska nie uległy zmianie i kształtują się następująco:

Taryfa początkowa 7 złotych za kilometr minus 10% rabatu = **6,30**

Taryfa I (od 6:00 do 22:00) 2,00 za kilometr minus 10% rabatu = **1,90**

Taryfa II (od 22:00 do 6:00) 3,00 za kilometr minus 10% rabatu = **2,70**

Opłata za 1 godzinę postoju (obowiązuje całą dobę) = **36,00** [...]

Taryfa 3 (od poniedziałku do soboty w godz. 6:00 do

22:00) tj. 4,00 za kilometr minus 10% rabatu = **3,60**

Taryfa 4 (niedziela i święta i od 22:00 do 6:00) tj. 6,00

minus 10% rabatu = **5,40**".

Zniżka udzielana jest klientom, którzy posiadają karty stałego klienta lub zamawiają taksówki telefonicznie.

5. W toku postępowania zebrano informacje dotyczące wysokości opłat za usługi taksówkowe, świadczone w innych, większych miastach w Polsce. Dane zaprezentowane zostały w tabeli 4.

Tabela 4

Opłaty za usługi przewozu osób taksówkami w wybranych miastach Polski

MIASTO	CENY MAKSYMALNE UCHWALONE PRZEZ RADĘ MIASTA	CENY STOSOWANE PRZEZ KORPORACJE TAKSÓWKOWE
KATOWICE	Rada Miasta nie podjęła uchwały wprowadzającej stawki maksymalne za usługi przewozu osób taksówkami	Na podstawie badania 6 korporacji taksówkowych (Echo Taxi Stowarzyszenia, Taxi Katowice, Karolina Tele Taxi, Ufo Taxi, Taxi Rondo i MPT 9191 Taxi Katowice) ustalono, iż opłaty pobierane przez te korporacje za usługi przewozu osób taksówkami są zróżnicowane i wynoszą (na terenie Katowic): - opłata początkowa od 4,50 do 6,30 zł, - opłata w taryfie 1 od 1,80 do 2,40 zł/km, - opłata w taryfie 2 od 2,70 do 3,60 zł/km,
		- opłata w taryfie 3 od 3,60 do 4,80 zł/km, - opłata w taryfie 4 od 5,40 do 7,20 zł/km. - opłata postojowa (1h) od 28,00 do 40,00 zł.

KRAKÓW	<p>Ceny maksymalne zostały wprowadzone uchwałą Rady Miasta Krakowa nr LXXVI/977/09 z dnia 17 czerwca 2009r. i wynoszą: a) strefa 1:</p> <p>7,00 zł – opłata początkowa, 2,80 zł/km – taryfa 1, 4,20 zł/km – taryfa 2, 38,00 zł – opłata za 1 h postoju, b) strefa 2:</p> <p>7,00 zł – opłata początkowa, 5,60 zł/km – taryfa 3, 8,40 zł/km – taryfa 4, 38,00 zł – opłata za 1h postoju.</p>	<p>Rzeczywiste ceny stosowane przez 11 korporacji taksówkowych będących przedmiotem badania odbiegają, w różnym zakresie, od cen maksymalnych wynikających z uchwały Rady Miasta i wynoszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w korporacjach PUT Radio Taxi BARBAKAN, Radio Taxi GROSİK, Stowarzyszenie Radio Taxi „WAWEL”, Radio Taxi 919, ZTP, Radio Taxi LAJKONIK, PUT TELE TAXI oraz PHU City Taxi: <ul style="list-style-type: none"> 7,00 zł/km – opłata początkowa, 2,30 zł/km – taryfa 1, 3,50 zł/km – taryfa 2, 4,60 zł/km – taryfa 3, 7,00 zł/km – taryfa 4 • w korporacjach: Małopolski Przewoźnik Taxi oraz Stowarzyszenie Taksówkarzy „EXPRES i ROTUNDA TAXI”: <ul style="list-style-type: none"> 7,00 zł/km – opłata początkowa, 2,30 zł/km – taryfa 1, 3,50 zł/km – taryfa 2, <p>w korporacji EURO TAXI:</p> <ul style="list-style-type: none"> 7,00 zł/km – opłata początkowa, 2,80 zł/km – taryfa 1, 4,20 zł/km – taryfa 2, 5,60 zł/km – taryfa 3, 7,00 zł/km – taryfa 4.
LUBLIN	<p>W uchwale nr 749/XXXI/2005 z dnia 19 maja 2005r. Rada Miasta Lublina ustaliła jedynie czas obowiązywania poszczególnych taryf dla przewozów taksówkowych na terenie Lublina, nie ustaliła natomiast wysokości cen maksymalnych</p>	<p>Na podstawie badania 8 korporacji taksówkowych świadczących usługi na terenie Lublina (Radio Taxi, Dwójki, Echo Taxi, Mercedes, Multitaxi, ZT Lublin, Rytm, Alfa Siódemki – FART, LST 4, 9191 i Damel Taxi) ustalono, iż ceny tych usług są zróżnicowane i wahają się w granicach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opłata początkowa – od 4,50 do 5,55 zł, - taryfa 1 – od 1,80 do 2,16 zł/km, - taryfa 2 – od 2,70 do 3,24 zł/km, - taryfa 3 – od 3,60 do 4,32 zł/km, - taryfa 4 – od 5,40 do 6,48 zł/km.
POZNAŃ	<p>Ceny maksymalne zostały wprowadzone uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/248/V/2007 z dnia 6 listopada 2007r. i wynoszą:</p> <p>7,00 zł – opłata początkowa, 2,50 zł/km – I taryfa dzienna 3,75 zł/km – II taryfa nocna i świąteczna, 35,00 zł/km – stawka za jedną godzinę postoju.</p>	<p>Na podstawie badania 13 korporacji taksówkowych świadczących usługi na terenie Poznania (Babex2, Central Taxi, EB Radio Taxi, Express Taxi, Hallo Taxi, Promix, Radio Taxi Club, Tadio Taxi PST, RMI Radio Taxi, Radio Taxi Stop, Radio Taxi Koziółki, Radio Taxi Lux) ustalono, iż ceny tych usług różnią się od cen maksymalnych wynikających z uchwały Rady Miasta i wahają się w granicach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opłata początkowa od 5,00 do 6,60 zł, - taryfa dzienna: <ul style="list-style-type: none"> - 1 km (taryfa dzienna, miasto) od 1,90 do 2,50 zł, - 1 km (taryfa dzienna, poza miastem) od 3,80 do 5,00 - taryfa nocna: <ul style="list-style-type: none"> - 1 km (noc/święta, miasto) od 2,85 do 3,75

		<p>zł,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 km (noc/święta, poza miastem) od 5,70 do 7,50 zł, - godzina postoju od 28,00 do 35,00 zł. <p>Niezależnie od powyższego korporacje udzielają również rabatów stałym klientom, klientom kodowanym oraz przy zamówieniach telefonicznych (w granicach od 10 do 20%).</p>
WARSZAWA	<p>Odpowiednio do uchwały Rady Miasta Stołecznego Warszawy nr XIX/114/95 z dnia 24 kwietnia 1995r.: opłata początkowa – 6,00 zł, taryfa 1 – 3,00 zł, taryfa 2 – 4,50 zł, taryfa 3 – 6,00 zł, taryfa 4 – 9,00 zł, opłata za 1h postoju – 40,00 zł, wartość jednostki taryfowej (skok opłaty) nie większa niż 1,50 zł</p>	<p>Według dostępnych danych na terenie Warszawy działa około 85 korporacji taksówkowych, które świadcząc usługi pobierają, w zależności od taryfy, opłatę w wysokości od 1,50 do 2,80 zł/km.</p>
WROCLAW	<p>Ceny maksymalne zostały wprowadzone uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia nr XXIX/2222/04 z dnia 18 listopada 2004r. i wynoszą: 6,00 zł – opłata początkowa, 3,00 zł/km – I taryfa, 4,50 zł/km – II taryfa, 25,00 zł/km – opłata za 1h postoju w każdej z taryf, 1,50 zł – wartość jednostki taryfowej.</p>	<p>Rzeczywiste ceny stosowane przez 8 korporacji taksówkowych będących przedmiotem badania (Zrzeszenie Transportu Prywatnego, MPT Radio Taxi, Hallo Taxi – PUT Jan Wawrzyniak, Lux Radio Taxi, Super Taxi, SPPT Taxi Serc, Feniks Radio Taxi oraz Taxi Blues) różnią się od cen maksymalnych wynikających z uchwały Rady Miasta o wysokość stosowanych rabatów, których rozpiętość waha się, w zależności od korporacji, w granicach od 10% do 20%.</p>
GDYNIA	<p>Ceny maksymalne obowiązywały do dnia 13 stycznia 2008r., natomiast uchwałą Rady Miasta nr XIV/334/07 z dnia 28 listopada 2007r. odstąpiono od ustalania tych cen</p>	<p>Na podstawie badania 11 korporacji taksówkowych działających na terenie Gdyni (Monte, City Plus, Medyk, ZTP Gdynia, Port-Trans, Admir, Euroschool, Taxi Service, Merc, Auto Taxi Nord, Hallo Ekspres Taxi) ustalono, iż pobierane przez nie opłaty są zróżnicowane i wynoszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opłata początkowa – od 7,00 do 8,00 zł, - taryfa 1 – od 1,80 do 2,40 zł/km, - taryfa 2 – od 3,00 do 3,60 zł/km, - taryfa 3 – od 4,00 do 4,80 zł/km, - taryfa 4 – od 6,00 do 7,20 zł/km, - opłata postojowa (1h) – od 36,00 do 48,00 zł. <p>Po odstąpieniu od regulacji cen przez Radę Miasta większość korporacji nadal stosuje ceny dotychczasowe.</p>

Źródło: informacje uzyskane w trakcie postępowania antymonopolowego od Delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Porównanie cen stosowanych przez skarżone korporacje i cen pobieranych przez przedsiębiorców działających na innych, podobnych rynkach wskazuje jednoznacznie, iż poziom opłaty początkowej żądanej przez CITY TAXI, SUPER TAXI i HALLO TAXI jest bezwzględnie najwyższy.

Podobnie jest w wypadku opłat pobieranych za 1km wg taryfy 1 i opłat pobieranych wg następnych taryf. Należy przy tym zauważyć, że opłaty wyższe niż w Gdańsku (w zakresie taryf od 1 do 4) zostały ustalone w Krakowie, Warszawie i Wrocławiu, jest to jednak wynik uchwalenia przez Rady Miasta

cen maksymalnych, które, czego dowodzą dane w tabelicy 4, nie są w praktyce stosowane, bowiem przeważająca większość przedsiębiorców stosuje ceny niższe niż maksymalne.

Przykładem potwierdzającym tę tezę jest Warszawa, gdzie pomimo obowiązywania ceny maksymalnej 85 korporacji taksówkowych stosuje opłaty bardzo zróżnicowane, wahające się od 1,50 do 2,80zł/km (opłatę o tej wysokości pobierają wyłącznie dwa podmioty obsługujące porty lotnicze).

6. Ani HALLO TAXI ani CITY TAXI nie opracowały kalkulacji kosztów dot. wprowadzonych, nowych opłat. Z kolei, SUPER TAXI, po wezwaniu Prezesa Urzędu z dnia 19 listopada 2009r., przedstawiło kalkulację kosztów.

Do kosztów eksploatacji zaliczono: koszty paliw płynnych, ogumienia, amortyzacji, napraw i przeglądów pojazdu oraz inne koszty; koszty przebiegu 1km wyniosły łącznie [tajemnica przedsiębiorcy], a po uwzględnieniu wynagrodzenia za pracę i rocznej opłaty za kartę podatkową stawka taryfowa za 1km wyniosła [tajemnica przedsiębiorcy].

7. CITY TAXI, SUPER TAXI i HALLO TAXI stosowały takie same podstawowe rabaty dla zamówień telefonicznych oraz dla posiadaczy kart stałego klienta, tj. w wysokości 20%.

Dodatkowo wieloletni klienci, korzystający z usług HALLO TAXI mogą uzyskać rabat w wysokości od 30 do 50%. W przypadku skorzystania z usługi przewozowej z miejsc postojowych: CH Manhattan, CH Oliwa, CH Real Osowa oraz Szpital Marynarki Wojennej w Gdańsku możliwe jest uzyskanie rabatu w wysokości 20%.

Klientom „specjalnym” CITY TAXI oferuje rabat w wysokości 30%.

Usługa „Przejazdy pracownicze” wykonywana jest z 50% rabatem.

8. Z dokonanych, w ramach niniejszego postępowania, ustaleń wynika również, że w marcu 2010r. SUPER TAXI postanowiło zmienić układ taryf, jednak ostatecznie, na skutek różnych okoliczności, stawki opłat pozostawiono na poziomie ustalonym w dniu 9 czerwca 2009r.

C. WYNIKI KONTROLI

W toku niniejszego postępowania organ antymonopolowy przeprowadził kontrole u przedsiębiorców:

- Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe AKOBI SA w Gdańsku,
- Leszek Wojtczuk WL w Gdańsku,
- Zbigniew Mikołajczak Serwis Elektroniczny ZIBITRONIC w Gdyni.

1. Kontrola w Przedsiębiorstwie Usługowo-Projektowym AKOBI SA w Gdańsku została przeprowadzona w dniu 19 października 2009r. W jej trakcie wyjaśnień udzielał Pan Bogusław Kodlewicz Prezes AKOBI SA. W wyniku kontroli ustalono, że 16 czerwca 2009r. do kontrolowanego wpłynęło zamówienie HALLO TAXI dotyczące wydrukowania cenników w ilości 450 sztuk. Faktura za

usługę została wystawiona w dniu 30 czerwca 2009r., co jest wynikiem umowy współpracy zawartej między przedsiębiorcami.

Wg oświadczenia kontrolowanego, Bogusław Kodlewicz otrzymał w połowie czerwca 2009r. telefonicznie zlecenie wykonania usługi wydruku cenników (nalepek na szyby pojazdu/taksówki) od SUPER TAXI. Faktura za tę usługę została wystawiona w dniu 17 czerwca 2009r.

Na okoliczność kontroli sporządzono sprawozdanie, którego integralnymi częściami są załączniki nr 6 i 7, stanowiące, odpowiednio, kopię zamówienia nr 15/2009 z dnia 16 czerwca 2009r. złożonego przez HALLO TAXI oraz wzór cennika załączonego do ww. zamówienia.

Cechą charakterystyczną cennika pn. „OPŁATY ZA PRZEWOZY NA TERENIE MIASTA GDAŃSKA” jest błąd fleksyjny w wierszach 4 i 8 o treści zamieszczonej w nawiasach „**W NIEDZIEL** i święta” zamiast poprawnie „**W NIEDZIELE** i święta” (wytłuszczenie Prezesa Urzędu).

2. Kontrolę u przedsiębiorcy Leszek Wojtczuk Drukarnia WL w Gdańsku, który współpracuje z CITY TAXI w Gdańsku przeprowadzono w dniach 20 i 29 października 2009r. W toku kontroli ustalono, że w czerwca 2009r. przedsiębiorca otrzymał od CITY TAXI zlecenie wykonania nowych cenników, w ilości 1.000 szt. Wprawdzie zlecenie wpłynęło w dniu 22 czerwca 2009r., jednak email w tej sprawie przedsiębiorca otrzymał już w dniu 12 czerwca 2009r. Zgodnie z dokumentem WZ realizacja zamówienia/wydanie materiałów (cenniki) nastąpiło w dniu 22 czerwca 2009r.
3. W dniu 17 listopada 2009r. została wykonana kontrola u przedsiębiorcy Zbigniewa Mikołajczaka, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Serwis Elektroniczny ZIBITRONIC w Gdyni. Przedsiębiorca świadczy usługi montażu i serwisu taksometrów elektronicznych i kas fiskalnych, obsługując głównie klientów z obszaru miasta Gdynia. W czerwcu 2009r., przedsiębiorca nie potrafił określić dokładnej daty, bowiem zwyczajowo przyjmuje zlecenia telefonicznie, przedsiębiorca otrzymał, w tej formie, zlecenia dotyczące przewzorcowania taksometrów od korporacji z Gdańska tj. SUPER TAXI i HALLO TAXI. Na rzecz korporacji SUPER TAXI usługa została wykonana w dniu 15 czerwca 2009r. Taksówkarze z korporacji HALLO TAXI przewzorcowali taksometry w dniu 19 czerwca 2009r. Czynności związane z przewzorcowaniem zostały wykonane na terenie Obwodowego Urzędu Miar w Gdyni, bowiem przedsiębiorca wykonuje jedynie usługę przewzorcowania, natomiast legalizacja dokonywana jest przez OUM.

MAJĄC NA UWADZE ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY

PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE.

Ustawa o ochronie konkurencji [...] zakazuje zawierania porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji na rynku właściwym.

Porozumienia te mogą przybrać następujące formy (art. 6 ust. 1 ustawy)

- a) umów zawieranych pomiędzy przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów,

- b) uzgodnień dokonanych w jakiejkolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki,
- c) uchwał lub innych aktów związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych.

Pojęcie „przedsiębiorca” zostało zdefiniowane w art. 4 ust. 1, a „związek przedsiębiorców” w art. 4 ust. 2 ustawy, który stanowi, że przez związek przedsiębiorców rozumie się izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców oraz związki tych organizacji.

Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu¹, z uwagi na szeroki zakres pojęcia przedsiębiorca², również pojęcie związku powinno być odpowiednio szerzej interpretowane poprzez uwzględnienie nie tylko związków przedsiębiorców w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, ale także związków innych osób i podmiotów mających status przedsiębiorcy w kontekście przepisów ustawy antymonopolowej. Należy więc przyjąć, że zawiera ono wszelkie dopuszczalne prawem organizacyjne formy zrzeszenia się przedsiębiorców lub związków, które tworzone są dla osiągnięcia celów prawem dopuszczalnych; albo ekonomicznych, albo zawodowych, albo ekonomicznych i zawodowych.

Osoby fizyczne, będące przedsiębiorcami, mogą tworzyć związki lub przystępować do organizacji, o ile ich działalność ma służyć ochronie ich interesów gospodarczych jako uczestników rynku.

Związki przedsiębiorców na gruncie prawa antymonopolowego uznaje się za legalne jeżeli spełniają trzy podstawowe warunki³:

1. otwarte członkostwo,
2. niedyskryminowanie członków,
3. brak celów antykonkurencyjnych.

Celem zrzeszenia się przedsiębiorców jest stworzenie organizacji umożliwiającej uczestnikom wspólne wyrażanie interesów oraz ich reprezentowanie i ochronę wobec innych podmiotów⁴. Legalna działalność związków może przykładowo dotyczyć: publikacji pism branżowych, prowadzenia badań poprzedzających fazę konkurencyjną, szkolenia, wspólnej reklamy, kontroli jakości itp.

¹ E. Modzelewska – Wąchał, Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz, wyd. Twigger, Warszawa 2002, s. 37-39.

² Por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2004r., sygn. akt III SK 22/04, w uzasadnieniu, którego podniesiono m.in. „... sama ustawa zdefiniowała – na użytek tej ustawy – pojęcie „przedsiębiorcy” bardzo szeroko, obejmując nim oprócz podmiotów definiowanych jako przedsiębiorcy w innych ustawach (por. też art. 431 Kodeksu cywilnego) także podmioty, których działalność nie kojarzy się z typową działalnością gospodarczą. Wyraźnie tę zasadę regulacji można uchwycić poprzez analizę całości definicji „przedsiębiorcy” zawartej w art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, to jest nie tylko w obrębie powołanej wyżej części tego przepisu i odpowiadającej jej części definicji przedsiębiorcy, ale także przez uwzględnienie podmiotów, o których mowa w art. 4 pkt 1 lit. b (np. odnośnie osoby fizycznej wykonującej zawód we własnym imieniu) oraz o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c (np. odnośnie osoby fizycznej posiadającej akcje lub udziały zapewniające jej co najmniej 25% głosów w organach co najmniej jednego przedsiębiorcy). Wnioski z wykładni art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów dodatkowo, ale także bardzo silnie – wbrew stanowisku kasacji-wzmacnia zawarta w wyroku interpretacja zakresu tej ustawy określonego w jej art. 1 i 3 oraz zakres działania Prezesa UOKiK, określony w art. 26”.

³ E. Modzelewska – Wąchał, Ustawa, s. 39.

⁴ St. Gronowski Ustawa antymonopolowa. Komentarz. CH Beck, W-wa 1996 s. 41-47.

Zarzut zawarcia porozumienia, stanowiącego przedmiot niniejszego postępowania został postawiony:

- 1) dwóm przedsiębiorcom posiadającym status związku przedsiębiorców; tj. Zrzeszeniu Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku i Zrzeszeniu Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI z siedzibą w Gdańsku, członkami których są przedsiębiorcy uprawnieni do świadczenia usług przewozowych taksówkami,
- 2) jednemu przedsiębiorcy zorganizowanemu w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością tj. Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, współpracującemu z taksówkarzami.

Mimo iż przedsiębiorcy, którym został postawiony zarzut zawarcia porozumienia, sami nie wykonują usług przewozowych, to, w ocenie organu antymonopolowego, istnieją przesłanki uzasadniające twierdzenie, iż firmy te wraz z współpracującymi z nimi taksówkarzami, tworzą związek przedsiębiorców, w rozumieniu przepisu art. 4 ust. 2 ustawy antymonopolowej, i to niezależnie od formy organizacyjnej i formy powiązań (członkowstwo, umowa o współpracy).

Przemawiają za tym następujące okoliczności:

- Taksówkarze jeżdżący w danej korporacji radiowej tworzą wyodrębnioną, jednoznacznie identyfikowalną na rynku grupę, realizującą wspólne dla wszystkich jej członków cele i spełniającą określone zadania. Przewoźnicy należący do korporacji, wykonują te same usługi transportowe, a kryterium optymalizacyjnym ich działalności jest maksymalizacja ilości zleceń, pozyskiwanych dla całej grupy i rozdzielanych na indywidualnych taksówkarzy. Cele cząstkowe są więc całkowicie zbieżne z celem ogólnym grupy, stanowiącym o sensie jej istnienia na rynku. Choć podmiot przyjmujący i rozdzielający zlecenia sam nie świadczy przewozów, to je organizuje. Obie usługi realizowane w grupie są więc ze sobą ściśle, funkcjonalnie związane, a byt i interes ekonomiczny Spółki uzależniony jest od współpracy z taksówkarzami. Poza nią jej samodzielne, istnienie na rynku nie jest ani możliwe, ani celowe. Sposób organizacji pracy oraz obowiązujące zasady rozdysponowywania zleceń w grupie powodują, że należący do niej taksówkarze faktycznie nie rywalizują ze sobą, a konkurencja między nimi zastąpiona została kooperacją, koordynowaną przez centrum dyspozytorskie. W ten sposób każdy z elementów tak funkcjonującej organizacji⁵ współprzyczynia się do powodzenia grupy jako całości. Mając to na uwadze, za całkowicie uprawnione należy przyjąć stwierdzenie, że każda korporacja – przesadzają o tym m.in. wewnętrzne reguły jej funkcjonowania - tworzy odrębny i nie budzący wątpliwości co do jego identyfikacji, związek przedsiębiorców, tj. taksówkarzy i jednego centrum informacyjno-dyspozytorskiego.
- W otoczeniu rynkowym, a zwłaszcza przez konsumentów, korporacja postrzegana jest jako jeden podmiot rynkowy. Przesadzają o tym: identyczne oznaczenie pojazdów, jedno logo firmy, ukazujące się reklamy grupy, a nie indywidualnych, współpracujących z nią taksówkarzy, a przede wszystkim nieodczuwalność, z punktu widzenia pasażera, różnicy pomiędzy podmiotem

⁵ Tadeusz Kotarbiński twierdził że „organizacja jest to pewien rodzaj całości ze względu na stosunek do niej jej własnych elementów, mianowicie taka część, której wszystkie składniki współprzyczyniają się do powodzenia całości”.

przyjmującym zlecenie a wykonującym zamówiony kurs. Przyjęcie zgłoszenia przewozu i jego wykonanie traktowane jest jako jedna usługa.

- Jak zaznaczono związki przedsiębiorców tworzone są dla osiągnięcia celów prawem dopuszczalnych; albo ekonomicznych, albo zawodowych, albo ekonomicznych i zawodowych. Związki taksówkarzy współtworzących poszczególne korporacje spełniają wszystkie te kryteria. Osoby fizyczne będące przedsiębiorcami mogą tworzyć związki lub przystępować do organizacji, mających za zadanie ochronę interesów gospodarczych ich członków. Dla taksówkarzy przynależność do danej korporacji ułatwia pozyskiwanie klientów, bowiem forma telefonicznego wezwania taksówki jest, ze względu na brak konieczności poszukiwania środka transportu, cenę, czas oczekiwania i bezpieczeństwo, preferowana przez pasażerów. Każdy z taksówkarzy korzysta z usług danej korporacji dobrowolnie. Celem związku nie jest, co do zasady, prowadzenie działań ograniczających konkurencję, ale zwiększenie efektywności funkcjonowania i pozyskanie na jej rzecz jak największej ilości klientów.
- Wspólna reklama, a także konieczność zdobycia zaufania klientów zlecających firmie przewozy w przekonaniu gwarantowania przez nią niezmiennych jakościowych i cenowych standardów obsługi klienta, determinują konieczność stosowania jednolitej, w ramach całej grupy, polityki cenowej. Konsument decydujący się na przejazd taksówką nie wybiera bowiem określonego taksówkarza, ale dokonuje wyboru danej korporacji i musi mieć pewność, że niezależnie od przewoźnika, należność za kurs ustalona będzie według cennika obowiązującego w grupie taksówkowej, z której usług zdecydował się skorzystać.
- Stosowane przez korporacje programy lojalnościowe, karty rabatowe, karty stałego klienta, czy talony honorowane są we wszystkich taksówkach danej grupy. Druk materiałów reklamowych, włączając w to cenniki, zlecany jest przez korporację i wykorzystywany przez wszystkich taksówkarzy grupy. Wszyscy taksówkarze jeżdżący w danej grupie oznaczeni są identycznie i identyfikowani z daną korporacją przewozową.

Nie ulega wątpliwości, że zarówno Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku, jak i Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI Gdańsk z siedzibą w Gdańsku są przedsiębiorcami w rozumieniu art. 4 ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji [...].

Jednocześnie, zdaniem Prezesa Urzędu, także Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Spółka z o.o. z siedzibą w Gdańsku, choć nie jest zorganizowana w formie zrzeszenia/stowarzyszenia, spełnia wszystkie ww. przesłanki pozwalające na uznanie go za związek przedsiębiorców, który tworzy wraz ze współpracującymi z nią niezależnymi przedsiębiorcami/taksówkarzami, bowiem taksówkarzy z korporacją łączy umowa o współpracy (umowa zlecenia), w której przewidziano m.in. obowiązek przestrzegania regulaminu wewnętrznego oraz zamieszczania na samochodzie oznaczeń i reklam dostarczonych przez Zarząd Spółki.

Z tych też powodów uznać należy, iż stronami niniejszego postępowania są związki przedsiębiorców (taksówkarzy), oferujący usług przewozowe pod firmami:

- 1) CITY TAXI, 2)
- SUPER TAXI,

3) HALLO TAXI.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów zakazuje zawierania porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Zakaz ten ma zastosowanie zarówno do porozumień zawieranych pomiędzy konkurentami (tzw. porozumienia horyzontalne lub poziome), jak i zawieranych pomiędzy partnerami rynkowymi działającymi na różnych szczeblach obrotu (porozumienia wertykalne lub pionowe). Pierwsze z nich zawierane są między konkurentami, a więc przedsiębiorcami funkcjonującymi na tym samym szczeblu produkcji lub obrotu, drugie natomiast przez partnerów rynkowych (kontrahentów) znajdujących się na różnych szczeblach produkcji lub obrotu. Niezależnie od rodzaju porozumienia może ono dojść do skutku jedynie w stosunkach między samodzielnymi przedsiębiorcami, którzy dobrowolnie, świadomie do niego przystąpili, dla osiągnięcia zakazanego ustawą celu, wymierzonego przeciwko innym uczestnikom obrotu towarowego. Efektem takich działań jest zniekształcenie i zamazanie relacji konkurencyjnych na rynku, rozumianym nie jako ogólna kategoria ekonomiczna, ale rynku właściwym w danej, konkretnej sprawie.

Stąd też merytoryczne rozpatrzenie zarzutów, postawionych skarżonym przedsiębiorcom, wymaga łącznego przeprowadzenia przez organ antymonopolowy, co najmniej następujących czynności:

- zdefiniowanie rynku właściwego,
- ustalenie, czy uczestnicy tego rynku zawarli porozumienie skutkujące ograniczeniem lub naruszeniem konkurencji na nim.

Sprawą jednak o podstawowym znaczeniu jest rozważenie, czy w wyniku stosowania zarzucanej praktyki doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego, bowiem zgodnie z brzmieniem art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji [...], ustawa ta określa „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasad podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”.

I. INTERES PUBLICZNOPRAWNY

Sąd Antymonopolowy, interpretując treść kategorii „interesu publicznego” (por. wyrok z dnia 4 lipca 2002r., sygn. akt XVII Ama 108/00), wyjaśnił m.in., iż: „interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany. Organ administracji – Prezes Urzędu winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu [...]. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dostrzeżony przez nieokreśloną z góry liczbę osób, a nie jednostki, czy też określoną grupę”.

Zatem, podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes prawny jednostki czy też grupy. Pogląd ten, potwierdzony został wcześniejszym wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2001r., sygn. akt I CKN 1217/98. W wyroku tym Sąd Najwyższy odniósł się bezpośrednio do publicznoprawnego charakteru ustawy antymonopolowej, stwierdzając m.in., iż nie ma ona zastosowania do roszczeń indywidualnych. Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów ma zastosowanie jedynie wówczas, gdy wykazane zostanie nie tylko, że zachowanie przedsiębiorcy w konkretnym stanie faktycznym stanowi praktykę zakazaną ustawą, ale przede wszystkim, że w danym sporze doszło do zagrożenia lub naruszenia interesu publicznego, a tym samym kwestionowane działanie godzi w warunki właściwego funkcjonowania gospodarki wolnorynkowej, charakteryzującej się m.in.

swobodą podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej i nie podlegającym ograniczeniom, inne niż ustawowe, współzawodnictwem rynkowym pomiędzy przedsiębiorcami. W uzasadnieniu powołanego wyżej wyroku Sąd Najwyższy stwierdził m.in.: „Za zagrożenie lub naruszenie konkurencji w takim rozumieniu uznać należy jedynie takie działania, które dotyczą sfery interesów szerszego kręgu uczestników rynku gospodarczego, a więc gdy dotyczą konkurencji rozumianej nie jako sytuacje pojedynczego przedsiębiorcy, lecz jako zjawisko charakteryzujące funkcjonowanie gospodarki. Ingerencja organów działających na podstawie ustawy antymonopolowej uzasadniona była tylko wówczas, gdy służyła ochronie tak pojętej konkurencji”. Stanowiska to Sąd Najwyższy podtrzymał w wyroku z dnia 5 czerwca 2008r., III SK 40/07 (OSNP 2009/19-20/272), w którym uznał, że każde działanie wymierzone w mechanizm konkurencji godzi w interes publiczny w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji [...]. W uzasadnieniu orzeczenia podniesiono m.in. „Sąd Najwyższy podziela w pełni dotychczasową linię orzecznictwa, zgodnie z którą naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce nie tylko wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami obu ustaw dotknięty został "szerszy krąg uczestników rynku", ale także, gdy działania te wywołały na rynku inne niekorzystne zjawiska (zob. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 29 maja 2001r., I CKN 1217/98, OSNC 2002 nr 1, poz. 13; z dnia 28 stycznia 2002 r., I CKN 112/99, OSNC 2002 nr 11, poz. 144 czy z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01, niepublikowany). Jak podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01 (niepublikowany), istnienie interesu publicznoprawnego należy oceniać przez pryzmat szerszego spojrzenia, uwzględniającego całość negatywnych skutków działań na określonym rynku. Użytego w tych orzeczeniach sformułowania: "dotknięcie skutkami działań" sprzecznych z ustawą antymonopolową, nie można jednak rozumieć w sposób wąski i mechaniczny jako tylko bezpośredniego pokrzywdzenia kontrahenta lub konkurentów przedsiębiorcy dopuszczającego się praktyki ograniczającej konkurencję lub innych uczestników rynku (w rozpoznawanej sprawie zainteresowanego przedsiębiorcy Bogusław W. i Zbigniew W.). Trzeba tu oceniać całość negatywnych skutków działań monopolisty na określonym rynku (rynek relewantny), kierując się ogólnymi celami prawa ochrony konkurencji (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01 niepublikowany)”.

Rozpatrując niniejszą sprawę Prezes Urzędu uznał, że sprawa ma charakter publicznoprawny i może być rozpatrywana na gruncie przepisów prawa antymonopolowego, bowiem wszelkie uzgodnienia dokonywane pomiędzy przedsiębiorcami działającymi na tym samym rynku, będącymi konkurentami zawsze prowadzą do zakłócenia zasad wolnego rynku poprzez ograniczenie, czy wręcz zaniechanie podejmowania działań konkurencyjnych, podczas gdy skutki takich praktyk odczuwalne są przede wszystkim przez kontrahentów przedsiębiorców, najczęściej konsumentów.

II. RYNEK WŁAŚCIWY

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji [...] przez rynek właściwy rozumie się „rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji”. W danej,

konkretnej sprawie, aby rynek taki wyznaczyć, trzeba wziąć pod uwagę, co najmniej następujące jego elementy: przedmiot rynku (towar), fazę obrotu towarowego uwzględniającą jej pionową specyfikę, funkcje strony obrotu (podaż popyt), czasowy aspekt obrotu oraz terytorium. Brak jednoczesnej identyfikacji, dla badanych relacji rynkowych, choćby jednego z tych elementów, wskazywać może, iż w danej sprawie mamy do czynienia nie z jednym, ale z większą ilością rynków właściwych.

Identyfikacja wymiaru produktowego rynku sprowadza się do wyodrębnienia towarów, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w oparciu o ich szczególne własności, tak, aby odróżnić te towary od innych w taki sposób, by nie istniała możliwość dowolnej ich zamiany. Są to towary takie same lub uznane za substytuty.

W niniejszym postępowaniu przedmiot rynku konstytuują usługi przewozowe świadczone taksówkami osobowymi, najczęściej i zwyczajowo zlecane drogą radiową i/lub wykonywane na wezwania telefoniczne.

Definicja rynku w ujęciu geograficznym wyraża ogół stosunków wymiany oraz stosunków równoległych zachodzących między jego uczestnikami, usytuowanymi na danym obszarze. W niniejszej sprawie jest nim rynek terytorialnie identyfikowalny z obszarem miasta Gdańska, a to z uwagi na fakt, iż w ramach uzyskanych licencji taksówkarze mogą oferować i wykonywać usługi przewozowe, na danym, określonym w licencji terenie.

Strukturę podmiotową rynku właściwego, określonego produktowo i terytorialnie jak wyżej, tworzą – po stronie podaży – przedsiębiorcy lub związki przedsiębiorców zorganizowanych w grupy radiowe, świadczące usługi taksówkowe. Pozostają one względem siebie w stosunku konkurencji, zarówno w aspekcie realnym, jak i potencjalnym, bowiem oferują ten sam rodzaj usług w ramach jednego rynku geograficznego. Stronę popytową tworzą natomiast nabywcy tych usług, zarówno osoby fizyczne jak i prawne, zakupujący usługi przewozowe do celów tak konsumpcyjnych, jak i w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Mając na uwadze poczynione ustalenia, należy przyjąć, że – w przedmiotowej sprawie – rynkiem właściwym jest, ograniczony do terenu miasta Gdańska, lokalny rynek usług przewozowych taksówkami osobowymi.

Wprawdzie Gdańsk wraz z Gdynią i Sopotem stanowi przykład aglomeracji zwanej potocznie „Trójmiastem”, czyli jest to zespół miejski, złożony z kilku (tu: trzech) miast, z których żadne nie posiada szczególnej pozycji, w stosunku do pozostałych oraz połączonych ze sobą dzięki rozbudowanej sieci komunikacyjnej, w tym także i poprzez zorganizowane przewozy osobowe taksówkami, jednak każde z tych miast posiada własną strukturę przestrzenno-funkcjonalną, a także niezależne organy samorządowe, które w ramach swoich kompetencji realizują zadania im przypisane, przede wszystkim ustawą z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz.U. z 2001r., Nr 142, poz. 1591 ze zm.).

Jak wskazano wcześniej aktem prawnym regulującym zagadnienia związane z wykonywaniem usług przewozowych jest ustawa o transporcie drogowym, zgodnie z przepisami której wykonywanie transportu drogowego, w tym i świadczenie usług taksówkowych, wymaga uzyskania licencji, która udzielana jest na wniosek przedsiębiorcy i obejmuje obszar danej gminy. Przedsiębiorca posiadający licencję uprawniony jest do wykonywania transportu drogowego na obszarze w niej oznaczonym. Dopuszczona jest możliwość wykonywania przewozu z obszaru określonego w licencji poza ten obszar, lecz bez prawa świadczenia tam usług

przewozowych, z wyjątkiem przewozu wykonywanego w drodze powrotnej lub w przypadku złożenia zamówienia przez klienta z innego obszaru.

Z tych też powodów w przedmiotowej sprawie rynek właściwy nie obejmuje obszaru całej aglomeracji trójmiejskiej, choć taksówkarze z Gdańska mogą dokonywać przewozów z Gdańska także do Gdyni, czy Sopotu, ale został ograniczony wyłącznie do granic administracyjnych miasta Gdańska, bowiem zgodnie z posiadanymi licencjami mogą oni oferować swoje usługi wyłącznie na tym terenie.

Podstawowym zarzutem, jaki postawiono skarżonym przedsiębiorcom jest podjęcie przez nich praktyk uzgodnionych, polegających na wspólnym ustalaniu i stosowaniu w jednakowej wysokości, cen za świadczone usługi przewozowe.

III. POROZUMIENIE

W oparciu o przepis art. 6 ustawy antymonopolowej zakazem zawierania porozumień objęte są, nie tylko wszelkiego typu umowy dokonywane pomiędzy konkurentami, ale również wszelkie uzgodnienia, na skutek których dochodzi do wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenia zasad konkurencji.

Istnienie konkurencji gwarantuje nie tylko swobodę działania i podejmowania niezależnych decyzji przez wszystkie działające na rynku przedsiębiorstwa, ale także wolność wyborów dokonywanych przez konsumentów.

Ograniczenie konkurencji ma miejsce m.in. wówczas, gdy przedsiębiorcy rezygnują z samodzielności w zakresie podejmowania niezależnych decyzji co do tego jaką politykę rynkową realizować i za pomocą jakich parametrów działania (cena, jakość, warunki dystrybucji) to czynić, jak również gdy wskutek działań przedsiębiorców konsumenci mają ograniczoną swobodę własnego wyboru.

Zgodnie z przepisem art. 4 ust. 5 pkt b za porozumienia uznaje się „uzgodnienia dokonywane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki”. Istotą tej praktyki jest koordynacja zachowań przedsiębiorców poprzez świadome współdziałanie, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji (tzw. praktyki uzgodnione czy tzw. współpraca faktyczna). Koordynacja pozwala bowiem na wyeliminowanie niepewności przedsiębiorców co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurencji⁶. Praktyczna kooperacja pomiędzy przedsiębiorcami zajmuje więc miejsce konkurencji. Decydujące zatem, dla zakazu praktyk uzgodnionych, jest stwierdzenie ograniczenia wolności działania przedsiębiorców przez koordynowanie ich zachowań, czyli zastąpienia działaniami skoordynowanymi działaniami samodzielnymi⁷⁸.

Uzgodnienie to może przybrać formę wymiany informacji o przyszłych zachowaniach rynkowych, w oczekiwaniu na osiągnięcie efektu koordynacyjnego⁹. Przyjmuje się, że wystarczy jeżeli z wyprzedzeniem przedsiębiorcy poinformują się

⁶ E. Modzelewska – Wąchal, Ustawa o ochronie ..., s. 44.

⁷ T. Skoczny, W. Springer, Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s.

⁸.

⁹ T. Skoczny, W. Springer, Podstawowe orzecznictwo ..., s. 29; por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14.07.1972 r. w sprawie 48/69 Imperial Chemical Industries Ltd. v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. Wyroków SE 1972, 619.

wzajemnie o zachowaniu, przez co każdy z nich może planować swoje działanie, polegając na tym, że konkurenci równolegle uczynią to samo¹⁰. Sąd Pierwszej Instancji (SPI) w Luksemburgu w wyroku z dnia 6 kwietnia 1995r. wskazuje także, że „wymiana, między konkurującymi przedsiębiorcami, informacji, które mogą być wykorzystane do stworzenia kartelu stanowi praktykę uzgodnioną (...)”¹¹. Ponieważ pojęcie uzgodnionych praktyk zakłada istnienie wzajemnych kontaktów, przyjmuje się także, że warunek ten jest spełniony jeśli ujawnienie przez jednego konkurenta innemu przyszłych zamiarów lub zachowania na rynku było wnioskowane, bądź przynajmniej zaakceptowane, przez tego innego konkurenta¹². Uznać należy, że jakikolwiek kontakt, czy to bezpośredni, czy też pośredni, między podmiotami gospodarczymi, w efekcie którego dochodzi do ujawnienia konkurentowi jego zamiarów i planów, stanowi zakazaną praktykę uzgodnioną¹³.

W celu udowodnienia, że pomiędzy niezależnymi przedsiębiorcami/Konkurentami doszło do praktyk uzgodnionych, nie jest konieczne, aby którykolwiek z nich lub wszyscy, w sposób formalny zobowiązali się do podjęcia określonego zachowania wystarczającym jest, że poprzez ujawnienie lub podjęcie zamiarów zmniejszyła się niepewność co do zachowania, jakiego można się spodziewać na rynku¹⁴.

Stosownie do art. 231 K.p.c można uznać za ustalone fakty, mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Zgodnie z orzecznictwem antymonopolowym fakt zawarcia zakazanego prawem porozumienia (w przypadku braku dowodów bezpośrednich) może być udowodniony w sposób pośredni, jeżeli podobieństwo postępowania przedsiębiorców nie da się wyjaśnić bez założenia wcześniej uzgodnionego zachowania tych podmiotów na rynku¹⁵. Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu dopuszcza stwierdzenie istnienia praktyki uzgodnionej bez konkretnego dowodu, jeżeli, przy uwzględnieniu wszelkich poszlak, identyczności zachowań przedsiębiorców nie da się wyjaśnić inaczej niż uzgodnieniem¹⁶.

¹⁰ T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo ...*, s. 112, por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14.07.1972 r. w sprawie 48/69 Imperial Chemical Industries Ltd. v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. Wyroków SE 1972, 619.

¹¹ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji (SPI) z dnia 6 kwietnia 1995 r. w sprawie T-142/89 Usines Gustave Boël SA v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. orz. 1995, II-867, w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 1, Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z lat 1990 – 2004, Opracowanie i wprowadzenie Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005, s. 228.*

¹² Wyrok SPI z dnia 15.03.2000 r. w połączonych sprawach T-25/95 (...) Cimenteries CB i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. orz. 2000, II-491, w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2, Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z lat 1990 – 2004, Opracowanie i wprowadzenie Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005, s. 464 i n.*

¹³ Wyrok SPI z dnia 15.03.2000 r. w połączonych sprawach T-25/95 (...) Cimenteries CB i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. orz. 2000, II-491 w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2 ...*, s. 471.

¹⁴ Por. wyrok SPI z dnia 14.05.1998 r. w sprawie T-347/94 Mayr-Melnhof Kartongesellschaft GmbH v. Komisja Wspólnot Europejskich, Zb. orz. 1998, II-1751, *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 1 ...*, s. 381 i 382.

¹⁵ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 1.03.1993 r., XVII Amr 37/92, „*Orzecznictwo Gospodarcze*” 1993, z. 3, poz. 63; Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 20.09.1995 r., XVII Amr 15/95, „*Wokanda*” 1996, Nr 8 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24.4.1996 r., I CRN 49/96, OSNCP 1996, Nr 9, poz. 124.

¹⁶ T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo ...*, s. 30.

W przedmiotowej sprawie brak jest, co prawda, dowodów potwierdzających fakt oświadczenia woli przez wszystkich skarżonych przedsiębiorców, ustalone przez organ antymonopolowy okoliczności wskazują jednak, iż pomiędzy HALLO TAXI, SUPER TAXI i CITY TAXI doszło do porozumienia cenowego, które przybrało formę działań uzgodnionych.

Przemawia za tym fakt zarówno ustalenia opłat za usługi przewozowe, w identycznych wysokościach (tabela 1), jak i stosowanie tych samych rabatów w stosunku do tych samych docelowych grup klientów.

Istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy ma także ocena zachowań skarżonych przedsiębiorców w okresie poprzedzającym wprowadzenie podwyżek opłat. Ilustruje to poniższe zestawienie.

Tabela 5

Daty podjęcia działań związanych z wprowadzeniem nowych taryf

DATA	CITY			SUPER			HALLO		
8.06.									
9.06.					UCHWAŁA W SPRAWIE ZMIANY TARYFY				
10.06.				WSTĘPNE WYSTĄPIENIE DO DRUKARNI					
11.06.									
12.06.	ZŁOŻENIE ZLECENIA W DRUKARNI								
13.06.									
14.06.									
15.06.					ROZPOCZĘCIE ZMIANY TARYF W OUM				
16.06.						WSTĘPNE WYSTĄPIENIE DO DRUKARNI	UCHWAŁA W SPRAWIE ZMIANY TARYFY		
17.06.		UCHWAŁA W SPRAWIE ZMIANY TARYFY		ODBIÓR NALE- PEK Z DRUKARNI	ZAKOŃCZENIE ZMIANY TARYF W OUM				
18.06.									
19.06.		WYSTĄPIENIE DO OUM				ODBIÓR NALE- PEK Z DRUKARNI	ROZPOCZĘCIE ZMIANY TARYF W OUM		
20.06. sobota									

21.06. niedziela							
22.06.	ODBIÓR NALEPEK Z DRUKARNI						
23.06.		ROZPOCZĘCIE ZMIANY TARYF W OUM					ZAKOŃCZENIE ZMIANY TARYF W OUM
24.06.							
25.06.							
26.06.							
27.06.							
28.06.							
29.06.		ZAKOŃCZENIE ZMIANY TARYF W OUM					
30.06.							

W tabeli 5 kolorem czarnym zostały oznaczone okresy, w których informacje o nowych cenach SUPER TAXI, HALLO TAXI i CITY TAXI zostały upowszechnione i nie stanowiły już tajemnicy tych przedsiębiorców. Prezes Urzędu uznał, że w każdym wypadku datą początkową, od której można przyjąć, że informacja o nowych taryfach opłat była powszechnie znana, jest dzień, w którym taksówkarze poszczególnych związków przedsiębiorców dokonali zarówno przewzorcowania taksometrów, jak i posiadali aktualne cenniki opłat (nalepki na szyby), obowiązujące w danej korporacji, bowiem, zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 5 lipca 2001r. o cenach (Dz.U. Nr 97, poz. 1050 zm.), „w miejscach [...] świadczenia usług uwidacznia się [...] ceny jednostkowe [...] usług w sposób zapewniający prostą i niebudzącą wątpliwości informację o ich wysokości [...]”.

SUPER TAXI decyzję o zmianie cen podjęło w dniu 9 czerwca 2009r., natomiast w dniach 15-17 czerwca 2009r. taksówkarze tej korporacji dokonali przewzorcowania taksometrów i jednocześnie w dniu 17 czerwca 2009r. otrzymali materiały informujące o nowych taryfach (nalepki na szyby w pojazdach). Należało więc przyjąć, że przy poczynionych wcześniej założeniach, informacja handlowa stała się ogólnodostępną informacją rynkową począwszy od dnia 17 czerwca 2010r.

Trzy dni po podjęciu uchwały przez SUPER TAXI, tj. w dniu 12 czerwca 2009r., czyli w momencie kiedy jeszcze nowe taryfy nie zostały wprowadzone i nie obowiązywały klientów SUPER TAXI, co więcej nie zostały upowszechnione, druga korporacja tj. CITY TAXI podjęła działania mające na celu wprowadzenie nowych opłat, występując do drukarni WL o wykonanie naklejek na szyby, z nowymi cenami, w wysokościach identycznych, jak ustalone przez SUPER TAXI. Także i trzecia korporacja (HALLO TAXI) w dniu 16 czerwca 2009r., czyli w dniu kiedy nie były jeszcze znane oficjalnie zamiary konkurentów o planowanych podwyżkach, podjęła decyzję o wprowadzeniu nowych opłat, w wysokościach identycznych, jak pozostali uczestnicy postępowania.

Gdyby nawet założenie o konieczności koniunkcji zaistnienia dwóch zdarzeń, tj. przewzorcowania przez taksówkarza licznika i posiadania aktualnego cennika opłat, uznać za zbyt daleko idące, a dla upowszechnienia informacji rynkowej wystarczającym okazałoby się przewzorcowanie taksometru (informacja o taryfie mogła być „prowizoryczna”), to w niczym nie zmieniłoby to oceny dokonanej przez organ antymonopolowy. Informacja o zmianie cen przez SUPER TAXI, które wprowadziło je w pierwszej kolejności, nie mogła być, jak wynika z wyżej przedstawionego

zestawienia, upowszechniona przed dniem 15 czerwca 2009r., gdy, tymczasem, CITY TAXI rozpoczęło przygotowania do wprowadzenia nowej taryfy już w dniu 12 czerwca 2009r., a HALLO TAXI podjęło takie działania już 16 czerwca 2009r., kiedy to nie były jeszcze publicznie znane zamiary największego gracza, tj. CITY TAXI.

Faktów tych nie można interpretować w sposób inny, jak działań uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorcami, będącymi uczestnikami tego samego rynku relewantnego. Nie istnieje bowiem żadne inne, racjonalne wyjaśnienie tej okoliczności, aby przedsiębiorcy, nie znając decyzji konkurentów, ani nie mogąc wnioskować w oparciu o informacje dostępne na rynku, podjęli niezależne decyzje nie tylko o zmianie cen, ale także i ustalili nowe ceny w takich samych wysokościach, stosując te same rabaty.

HALLO TAXI motywując podwyżkę opłat, w uchwale z dnia 16 czerwca 2009r., wskazało, że SUPER TAXI dokonało zmian swoich cen od dnia 15 czerwca 2009r., ponieważ inna firma konkurencyjna tj. DAJAN TAXI zmieniła swoje taryfy.

Tymczasem, jak na to wskazują ustalenia faktyczne poczynione w trakcie postępowania, przedsiębiorca ten nie tylko nie podwyższył opłat, które kształtowały się na poziomie cen maksymalnych ustalonych uprzednio przez Radę Miasta, tj.

- 7 zł 00 gr – opłata początkowa,
- 2 zł 00 gr – za 1 km w I taryfie (w godzinach od 6 do 22),
- 3 zł 00 gr – za 1 km w II taryfie (w godzinach od 22 do 6, niedziele i święta),
- 4 zł 00 gr – za 1 km w III taryfie,
- 6 zł 00 gr – za 1 km w IV taryfie,
- 36 zł – za 1 godzinę postoju,

ale dodatkowo stosuje rabat w wysokości 10%, udzielany klientom, którzy posiadają kartę stałego klienta lub zamawiają taksówkę telefonicznie.

Mając na uwadze te ustalenia za całkowicie chybiony argument należy uznać twierdzenie Spółki, wyrażone w piśmie z dnia 28 października 2009r., iż „decyzja o podwyższeniu stawek TUT Hallo TAXI Sp. z o.o. podjęta została dopiero po przeanalizowaniu statystyk zleceń telefonicznych i stwierdzeniu ich spadku o 20 % po zmianach stawek wprowadzonych przez DAJAN TAXI oraz po powzięciu informacji o faktycznym stosowaniu wyższych stawek przez firmę konkurencyjną SUPER HALLO TAXI Gdańsk”.

Podniesiona argumentacja tym bardziej nie może się ostać, jako że biorąc pod uwagę wysoką elastyczność cenową popytu oraz brak przywiązania oraz lojalności klientów, jakakolwiek podwyżka cen spowodowałaby odpływ klientów do tych spośród oferentów, którzy cen nie podnieśli lub podnieśli je w stopniu niższym, a nie jak zdaje się twierdzić HALLO TAXI, do oferentów żądających cen najwyższych.

Wprawdzie część taksówkarzy SUPER TAXI dokonała zmian układu taryf w dniu 15 czerwca 2009r., jednak naklejki na szyby, z nowymi opłatami zostały odebrane z drukarni w dniu 17 czerwca 2009r., a zgodnie z cyt. wcześniej art. 12 ust. 2 ustawy o cenach, a także przepisami wewnętrznymi (regulamin) kierowca rozpoczynający pracę winien posiadać wszystkie materiały dotyczące warunków usług taksówkowych oferowanych przez SUPER TAXI. Z tych przepisów wynika wprost, iż zaczynając pracę kierowca obowiązany jest do umieszczenia w pojeździe informacji o aktualnie obowiązujących cenach za usługi, jak również odpowiednie stawki taryf powinny być ustawione w taksometrze.

Nawet jeśli przyjąć, że część taksówkarzy SUPER TAXI rozpoczęła świadczenie usług w dniu 15 czerwca 2009r., niezwłocznie po zmianie układu taryf w OUM, to mało prawdopodobnym wydaje się, że informacja o wysokości nowych opłat dotrze do innego przedsiębiorcy (tu: HALLO TAXI) natychmiast i spowoduje, że już następnego dnia przedsiębiorca ten podejmie nie tylko decyzję o zmianach swoich cen (uchwała), ale także i działania zmierzające do jej realizacji (wystąpienie do drukarni i zlecenie przewzorcowania taksometrów).

Nie sposób zatem działań skarżonych uznać za zachowania paralelne, które polegają na świadomym dostosowywaniu się przedsiębiorców do zmienionych warunków rynkowych, w tym do zachowań konkurentów. Zachowania paralelne nie są, co do zasady, zakazane i przejawiają się w podążaniu za liderem rynkowym, czyli przedsiębiorcą mającym na rynku największy udział. Takie stanowisko wyraził także Sąd Apelacyjny w Warszawie, gdy w jednym z wyroków uznał, że „ (...) naśladownictwo zachowań rynkowych jest uzasadnione wówczas, gdy decyzja o podwyżce zostaje podjęta przez podmiot, będący liderem rynku i mający na nim największy udział”¹⁷.

Tymczasem, w przedmiotowej sprawie lider rynku, tj. CITY TAXI, posiadający na nim, biorąc pod uwagę liczbę zrzeszonych taksówkarzy, ponad 30% udział nie wprowadził podwyżki opłat jako pierwszy. Zgodnie ze wykazanymi okolicznościami decyzję o zmianie cen podjęto, jako pierwsze, SUPER TAXI, które posiada na rynku udział dwa razy niższy niż lider, czyli ok. 15%. Ponadto, co podkreślono już wcześniej, przedsiębiorcy swoich decyzji o nowych cenach nie mogli opierać na obserwacji zachowań rynkowych konkurentów, bowiem podejmowali oni swoje działania w czasie, gdy informacje o nowych cenach innych przedsiębiorców nie były jeszcze jawne. Tym samym uznać należy, że zasada niezależności przedsiębiorców (członków porozumienia) w zakresie samodzielnych decyzji cenowych, została naruszona.

Zdaniem Prezesa Urzędu, daty podjęcia decyzji i działań związanych z wprowadzeniem nowych opłat wyraźnie wskazują, że przedsiębiorcy znali nie tylko zamiary swoich konkurentów, ale także i wysokości nowych opłat, nie jest bowiem kwestią przypadku podjęcie, w tym samym czasie decyzji o zmianie cen, w identycznej wysokości. Przedsiębiorcy nie przekazali żadnych dowodów np. własnych kalkulacji kosztów, które uzasadniałyby wysokości nowych cen. Wyjątkiem jest SUPER TAXI. Przedsiębiorca ten, po wezwaniu Prezesa Urzędu, przedstawił kalkulację kosztów, zgodnie z którą cena 1 km wynosi [tajemnica przedsiębiorstwa].

Ponadto, zgodnie z informacjami uzyskanymi od OUM w Gdańsku jednorazowo (w ciągu jednego dnia) możliwym jest przewzorcowanie taksometrów w ok. 200 taksówkach. Z dużym prawdopodobieństwem można więc założyć, że jedynie to ograniczenie ilościowe występujące po stronie OUM spowodowało, że akcja wprowadzania nowych układów taryf trwała kilka kolejnych, a nie jeden dzień. Jeżeli istniałaby sposobność przewzorcowania taksometrów w nieograniczonej ilości, to uprawnioną jest hipoteza, że we wszystkich 1.318 taksówkach, należących do członków skarżonych związków taksówkarzy, zostałyby ono wykonane przez wszystkie korporacje jednocześnie.

Nadmienić również należy, że firma, na którą wskazywali skarżeni przedsiębiorcy jako na „katalizator” ruchu cenowego (tu: DAJAN TAXI), świadcząc identyczne usługi, działając na tym samym rynku i w tych samych warunkach, w rzeczywistości dotychczasowe ceny pozostawiła na poziomie niezmiennym.

¹⁷ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5.10.2005 r., sygn. akt VI A Ca 1146/04.

Unifikacja i identyczność stosowanych taryf skutkuje ograniczeniem konkurencji na lokalnym rynku usług przewozowych wykonywanych taksówkami w Gdańsku. W wyniku zawartego porozumienia konkurencja cenowa pomiędzy skarżonymi prawie całkowicie zanikła. Zróznicowane wysokości rabatów przyznawanych określonej, bardzo wąskiej grupie klientów, nie zmienia w żaden sposób tej oceny.

Jak wynika z materiału dowodowego zebranego w sprawie, wszyscy przedsiębiorcy stosują identyczny rabat, w wysokości 20% za wezwania telefoniczne oraz z tytułu „karty stałego klienta”. Nawet jeśli istnieje pewna ilość klientów korporacji taksówkowych, którzy np. w oparciu o indywidualne uzgodnienia, czy umowy zawarte z poszczególnymi przedsiębiorcami/uczestnikami porozumienia mogą korzystać z usług na specjalnych warunkach, to dotyczy to tylko nielicznej grupy odbiorców, bowiem jak przyznało CITY TAXI (pismo z dnia 17 listopada 2009r.) ok. 90% przewozów wykonywanych jest na zlecenia telefoniczne lub z postoju.

Ponadto, w ocenie Prezesa Urzędu o podejmowaniu działań uzgodnionych może świadczyć także i to, iż materiały informacyjne z nowymi taryfami SUPER TAXI i HALLO TAXI (nalepki na szybach) mają nie tylko identyczną formę graficzną, ale i zawierają ten sam błąd fleksyjny, tzn. przy określeniu taryfy 2 i 4 zamiast „**W NIEDZIELE** i święta” sformułowanie „**W NIEDZIEL** i święta”. Zgodnie z ustaleniami stanu faktycznego, błąd ten zawierał już wzorzec cennika przekazany przez HALLO TAXI do drukarni PUP AKOBI SA w Gdańsku w dniu 16 czerwca 2009r.

Podjęte przez skarżonych przedsiębiorców działania bezsprzecznie godzą w ideę wolnego rynku i swobodę konkurencji. Ujednolicenie polityki cenowej objęło korporacje taksówkowe posiadające łącznie prawie 60% udziału w rynku (por. dane w tabeli 3). Eliminując ten element współzawodnictwa o klienta i zastępując go – w pełni świadomie i w sposób zamierzony – kooperacją i unifikacją zachowań, skarżeni ograniczyli, w sposób odczuwalny, konkurencję na rynku właściwym.

Dla oceny charakteru kontaktów między przedsiębiorcami/konkurentami nie małe znaczenie ma rodzaj i skala wymiany informacji. Przed wszystkim, za porozumienie, można uznać wymianę informacji poufnych, dotyczących strategii konkurencyjnej przedsiębiorcy jak np. dotyczących wysokości cen, upustów, rabatów itp. Innym czynnikiem tej oceny jest struktura rynku właściwego. Na rynkach rozproszonych, na których istnieje duża ilość przedsiębiorców, wymiana informacji może mieć charakter neutralny i nie powodować na nim zakłóceń, natomiast na rynkach skoncentrowanych, gdzie liczba konkurentów jest niewielka (ograniczona), wymiana informacji strategicznych może zaburzać prawidłowość jego funkcjonowania. Należy wskazać, że rynek usług przewozowych taksówkami w Gdańsku jest rynkiem skoncentrowanym, bowiem ponad połowa rynku obsługiwana jest przez trzy korporacje.

Jak wskazują na to ustalenia stanu faktycznego, pomiędzy stronami, tj. SUPER TAXI, CITY TAXI i HALLO TAXI, istniała realna współpraca przejawiająca się w postaci wspólnego korzystania, na podstawie zawartych umów cywilnoprawnych, z miejsc postojowych usytuowanych w pobliżu budynku dworca PKP Gdańsk Główny. W ocenie Prezesa Urzędu, współpraca ta stanowiła platformę nie tylko do wymiany informacji o wzajemnych rozliczeniach w zakresie należnego PKP czynszu dzierżawnego, ale mogła również stanowić kanwę do wymiany innych informacji rynkowych, w tym mających podstawowe znaczenie dla każdego przedsiębiorcy, tj. informacji o zachowaniach cenowych. W tym stanie rzeczy nie było koniecznym organizowanie specjalnych spotkań pomiędzy konkurentami, bowiem ci pozostawali w stałych, roboczych kontaktach.

Zaznaczyć także należy, że opłaty za usługi taksówkowe w Gdańsku są jednymi z najwyższych w kraju, na co wskazują dane zawarte w tabeli 4. Co prawda, wyższe, nominalnie, ceny ustalone zostały jedynie we Wrocławiu, Krakowie i Warszawie, ale są to ceny maksymalne, uchwalone przez właściwe organy gmin. W praktyce nie są one stosowane, a poszczególne korporacje pobierają opłaty na poziomie o wiele niższym niż maksymalny. W ocenie Prezesa Urzędu praktyka gmin polegająca na określaniu cen maksymalnych nie ma decydującego znaczenia dla ich rzeczywistego poziomu na danym rynku (choć może stanowić punkt odniesienia i sugerować ich wysokość), bowiem decydującą rolę w tym zakresie należy przypisać strukturze podmiotowej rynku: im jest ona bogatsza, tym większe zróżnicowanie cen i niższy ich poziom.

Mając na uwadze ustalenia stanu faktycznego, postawiony zarzut naruszenia art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie [...], uznaje się za w pełni udowodniony. Skarżeni zawarli porozumienie polegające na uzgodnieniu i ujednoczeniu cen co skutkowało ograniczeniem konkurencji pomiędzy grupami taksówkowymi na rynku właściwym.

Reasumując, uznać więc należy, iż postawiony skarżonym zarzut zawarcia porozumienia, określonego art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie [...] został w pełni udowodniony. Wymienieni przedsiębiorcy wprowadzając nowe taryfy opłat działali w sposób uzgodniony, czego efektem jest ograniczenie konkurencji na rynku właściwym.

Prezes Urzędu, co do zasady, nie kwestionuje prawa do dokonywania zmian cen, w szczególności, gdy jest to wynikiem rachunku ekonomicznego prowadzonej działalności gospodarczej lub zmian zachodzących na danym rynku, a przede wszystkim, gdy decyzja taka ma charakter niezależny i autonomiczny. Prawo konkurencji sankcjonuje natomiast działania koordynacyjne, mające na celu zniekształcenie relacji konkurencyjnych na rynku właściwym, co ma miejsce w przedmiotowej sprawie. Mając na względzie wszystkie okoliczności sprawy orzeczono, jak w pkt I sentencji.

KARA PIENIĘŻNA

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie [...] Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 6, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 7 i 8 lub naruszenia zakazu określonego w art. 9.

Z treści ww. przepisu wynika, iż kara ma charakter fakultatywny, a w związku z tym Prezes Urzędu, w ramach uznania administracyjnego, decyduje czy zasadne jest - w danej sprawie - nałożenie kary i w jakiej wysokości. Ustawa nie zawiera katalogu przesłanek, od których uzależniona jest decyzja o nałożeniu kary. W art. 111 ustawy o ochronie (...) wskazuje się jedynie, iż ustalając wysokość kary Prezes Urzędu winien wziąć pod uwagę okres, stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy, a także uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

W punkcie I sentencji niniejszej decyzji orzeczono stosowanie przez następujące związki przedsiębiorców: Towarzystwo Usług Transportowych HALLO TAXI Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Zrzeszenie Transportu Prywatnego SUPER HALLO TAXI GDAŃSK z siedzibą w Gdańsku oraz Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu CITY PLUS NEPTUN TAXI z siedzibą w Gdańsku praktyki ograniczającej konkurencję, określonej art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji [...], polegającej na zawarciu

porozumienia ograniczającego konkurencję, poprzez wspólne ustalenie ujednoczonych stawek za przejazd taksówką na terenie miasta Gdańska.

Udowodniono również, że praktyka ta prowadziła do naruszenia zasad wolnego rynku i godziła w prawem chronione reguły konkurencji. Działania przedsiębiorców nie pozostają bez wpływu na kształt relacji konkurencyjnych na rynku, bowiem – co jest skutkiem zmywy – uzgodnienie i ujednoczenie zasad polityki handlowej doprowadziło do zaniku konkurencji cenowej pomiędzy korporacjami, na które przypada blisko 60% rynku

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - określając maksymalny wymiar kary jaką Prezes UOKiK może nałożyć na przedsiębiorcę dopuszczającego się stosowania praktyk ograniczających konkurencję (do 10% przychodu osiągniętego przez przedsiębiorcę w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary) nie przesądza jednak o bezwzględnej jej wysokości. Ostateczna decyzja w tym zakresie ma charakter dyskrecjonalny i należy do Prezesa UOKiK, który, analizując odrębnie każdy, konkretny przypadek i rozstrzygając o sankcji, kieruje się założeniem, że musi ona spełniać zarówno funkcję represyjną, jak i prewencyjną (dyscyplinującą).

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes Urzędu w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonego w niniejszej decyzji naruszenia, która określa wysokość kwoty bazowej kary, będącej odsetkiem uzyskanego przez ww. przedsiębiorców w 2009 roku przychodu. Organ antymonopolowy, dokonując ich oceny wyróżnia naruszenia bardzo poważne, naruszenia poważne i naruszenia mniej poważne.

Oceniając wagę praktyki Prezes Urzędu wziął pod uwagę okoliczność, że porozumienie zawarte przez ww. przedsiębiorców określone w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zaliczane jest do najcięższych naruszeń prawa konkurencji¹⁸. Stwierdzona praktyka naruszyła fundamentalną zasadę suwerenności niezależnych podmiotów w podejmowaniu decyzji rynkowych, a jej celem było ograniczenie konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi usługi taksówkowe na obszarze miasta Gdańska. Ocena Prezesa Urzędu negatywnego wpływu praktyk ograniczających lub nawet stwarzających potencjalne zagrożenie dla polityki cenowej przedsiębiorców zostało przedstawione wcześniej.

Prezes Urzędu biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności, a w szczególności oceniając, iż działanie przedsiębiorców było bardzo poważnym naruszeniem konkurencji, ustalił kwotę bazową, stanowiącą podstawę do dalszych ustaleń wysokości nakładanych kar pieniężnych, na poziomie [tajemnica przedsiębiorstwa] % ich przychodów.

Przyjmując poziom kwoty bazowej jednakowy dla wszystkich skarżonych przedsiębiorców Prezes Urzędu uwzględnił okoliczność, że w trakcie prowadzonego postępowania nie ustalono, który z uczestników porozumienia był jego inicjatorem, i którzy z nich pełnili w porozumieniu bierną rolę.

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji [...] wysokość kary określa się w oparciu o wysokość przychodów uzyskanych przez przedsiębiorcę w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, czyli – w przedmiotowej sprawie - kara winna zostać ustalona w oparciu o przychody uzyskane przez poszczególnych przedsiębiorców w roku 2009r.

1. KARA NA TOWARZYSTWO USŁUG TRANSPORTOWYCH HALLO TAXI SP. Z O.O. Z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU.

¹⁸ T. Skoczny, „Zakaz Praktyk Ograniczających Konkurencję”, Warszawa 2003, s. 17.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami HALLO TAXI uzyskało w 2009r. przychód w wysokości [tajemnica przedsiębiorstwa] zł, stąd kwota wyjściowa kary, określona na poziomie [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodu, stanowić będzie [tajemnica przedsiębiorstwa] zł.

Biorąc pod uwagę specyfikę rynku i działalności przedsiębiorcy, Prezes Urzędu postanowił o podwyższeniu jej wymiaru o 20% z uwagi na to, że porozumienie, którego uczestnikiem jest Spółka, niewątpliwie wywołało na rynku negatywne skutki w postaci podwyższenia cen oferowanych klientom usług i w istotnym stopniu ograniczyło konkurencję z uwagi na istotną pozycję rynkową uczestników, którzy posiadają łącznie około 60% udziału w tym rynku.

Ponieważ okres trwania naruszenia nie przekroczył roku, zwiększenie wysokości kary z uwagi na długotrwałość praktyki nie było zasadne. Prezes Urzędu nie stwierdził również występowania okoliczności łagodzących lub obciążających, które uzasadniłyby dalszą modyfikację uzyskanej na poprzednich etapach wysokości kary.

Stąd Prezes Urzędu ostatecznie nałożył na przedsiębiorcę karę w wysokości 23.866 zł, co stanowi [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodów Spółki.

2. KARA NA ZRZESZENIE TRANSPORTU PRYWATNEGO SUPER HALLO TAXI GDAŃSK Z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami SUPER TAXI uzyskało w 2009r. przychód w wysokości [tajemnica przedsiębiorstwa] zł, stąd kara, określona wyjściowo na poziomie [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodu, stanowić będzie kwotę [tajemnica przedsiębiorstwa] zł.

Biorąc pod uwagę specyfikę rynku i działalności przedsiębiorcy, Prezes Urzędu postanowił o podwyższeniu jej wymiaru o 20% z uwagi na to, że porozumienie, którego uczestnikiem jest Spółka, niewątpliwie wywołało na rynku negatywne skutki w postaci podwyższenia cen oferowanych klientom usług i w istotnym stopniu ograniczyło konkurencję z uwagi na istotną pozycję rynkową uczestników, którzy posiadają łącznie około 60% udziału w tym rynku.

Ponieważ okres trwania naruszenia nie przekroczył roku, zwiększenie wysokości kary z uwagi na długotrwałość praktyki nie było zasadne. Prezes Urzędu nie stwierdził również występowania okoliczności łagodzących lub obciążających, które uzasadniłyby dalszą modyfikację uzyskanej na poprzednich etapach wysokości kary.

Stąd Prezes Urzędu ostatecznie nałożył na przedsiębiorcę karę w wysokości 12.077 zł, co stanowi [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodów SUPER TAXI.

3. KARA NA ZRZESZENIE WŁAŚCICIELI PRYWATNEGO TRANSPORTU CITY PLUS NEPTUN TAXI Z SIEDZIBĄ W GDAŃSKU.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami CITY TAXI uzyskało w 2009r. przychód w wysokości [tajemnica przedsiębiorstwa] zł, stąd kara, określona wyjściowo na poziomie [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodu, stanowić będzie kwotę [tajemnica przedsiębiorstwa] zł.

Biorąc pod uwagę specyfikę rynku i działalności przedsiębiorcy, Prezes Urzędu postanowił o podwyższeniu jej wymiaru o 20% z uwagi na to, że porozumienie, którego uczestnikiem jest Spółka, niewątpliwie wywołało na rynku negatywne skutki w postaci podwyższenia cen oferowanych klientom usług i w istotnym stopniu ograniczyło konkurencję z uwagi na istotną pozycję rynkową uczestników, którzy posiadają łącznie około 60% udziału w tym rynku.

Ponieważ okres trwania naruszenia nie przekroczył roku, zwiększenie wysokości kary z uwagi na długotrwałość praktyki nie było zasadne. Prezes Urzędu nie stwierdził również występowania okoliczności łagodzących lub obciążających, które uzasadniłyby dalszą modyfikację uzyskanej na poprzednich etapach wysokości kary.

Stąd Prezes Urzędu ostatecznie nałożył na przedsiębiorcę karę w wysokości 45.062 zł, co stanowi [tajemnica przedsiębiorstwa] % przychodów CITY TAXI.

W ocenie Prezesa Urzędu wszystkie wymierzone kary, stanowiące odsetek przychodów uzyskanych przez przedsiębiorców w 2009r. i ustalone znacznie poniżej maksymalnego wymiaru kary przewidzianego w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji [...] są adekwatne do stopnia naruszenia przepisów ww. ustawy i współmierne do możliwości finansowych przedsiębiorców.

WOBEC POWYŻSZEGO ORZECZONO JAK W PUNKCIE II SENTENCJI.

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji [...] karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie:

NBP O/O WARSZAWA 51101010100078782231000000.

Stosownie do treści art. 81 ust 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c., od niniejszej decyzji przysługuje stronie 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 Gdańsku.

Otrzymują:

1. HALLO TAXI Sp. z o.o.
2. SUPER HALLO TAXI GDAŃSK
3. CITY PLUS NEPTUN TAXI ul.