



**PREZES
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI
I KONSUMENTÓW
DELEGATURA W BYDGOSZCZY**

ul. Długa 47, 85-034 Bydgoszcz
Tel. (52) 345-56-44, Fax (52) 345-56-17
E-mail: bydgoszcz@uokik.gov.pl

Bydgoszcz, dnia 8 lipca 2011r.

RBG-410-02/10/PD

DECYZJA Nr RBG -9/2011

I. Na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów -

stwierdza się stosowanie przez przedsiębiorców zrzeczających przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

1. Andrzeja Lipińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą MPT ŁUCZNICZKA TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński w Bydgoszczy,
2. Andrzeja Pokrątkę, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Radio Taxi Mercedes Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy,
3. Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy,

praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na zawarciu porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio ujednoczonych cen usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy w wysokości:

- 7 zł – opłata początkowa,
- 2 zł 20 gr – za 1 km,
- 25 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 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy, w związku ze stosowaniem praktyki ograniczającej konkurencję, określonej w punkcie I niniejszej decyzji

– w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów –

za naruszenie zakazu określonego w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów **nakłada się** na poszczególnych przedsiębiorców następujące **kary pieniężne, na:**

1. Andrzeja Lipińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą MPT ŁUCZNICZKA TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński w Bydgoszczy karę pieniężną w wysokości **9.834 zł (dziewięć tysięcy osiemset trzydzieści cztery złote)**, płatną do budżetu państwa,
2. Andrzeja Pokrątkę, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Radio Taxi Mercedes Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy karę pieniężną w wysokości **7.453 zł (siedem tysięcy czterysta pięćdziesiąt trzy złote)**, płatną do budżetu państwa,
3. Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy karę pieniężną w wysokości **19.654 zł (dziewiętnaście tysięcy sześćset pięćdziesiąt cztery złote)**, płatną do budżetu państwa.

UZASADNIENIE

W dniu 3 lutego 2010 roku w „Gazecie Pomorskiej” ukazał się artykuł prasowy o tytule „*Wzięli kurs na podwyżki*”, z którego wynikało, że korporacje taksówkowe działające na terenie Bydgoszczy podwyższyły ceny swoich usług lub też planują w najbliższym czasie to zrobić. Z artykułu tego wynikało również, że trzy największe związki przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką w Bydgoszczy podniosły ceny do tego samego poziomu.

Mając na uwadze powyższe informacje, postanowieniem z dnia 9 marca 2010 roku wszczęte zostało postępowanie wyjaśniające mające na celu badanie rynku świadczenia usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy.

Informacje zgromadzone w toku postępowania wyjaśniającego dały podstawy do wszczęcia postępowania antymonopolowego. W związku z tym, w dniu 30 listopada 2010 roku Postanowieniem Nr RBG - 161/2010 Prezes UOKiK (**dalej także: Prezes Urzędu, Prezes UOKiK, organ antymonopolowy**) wszczął postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem zawarcia przez przedsiębiorców zrzeszających przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką w Bydgoszczy: Andrzeja Lipińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą MPT ŁUCZNICZKA TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński w Bydgoszczy, Andrzeja Pokrątkę prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Radio Taxi Mercedes Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy i Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio ujednoliconych cen usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy w wysokości: 7 zł – opłata początkowa, 2 zł 20 gr – za 1 km, 25 zł – za 1 godzinę postoju, co może stanowić naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.; **dalej także: okiku, ustawa antymonopolowa**).

Stanowiska stron postępowania.

Strony postępowania zaprzeczyły jakoby zawarły zakazane prawem porozumienie w postaci ustalenia jednolitych cen za świadczone usługi. W ich ocenie, zmiana ta została wprowadzona po rozmowach i wnioskach przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką.

Zgodnie ze stanowiskiem Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy, propozycja zmiany cen wychodzi od taksówkarzy. Zrzeszenie Transportu w Bydgoszczy zaś nie ma żadnego wpływu na innych i nie spotyka się z innymi. W styczniu 2010 roku taksówkarze Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy zauważyli, że pojawiły się w Bydgoszczy taksówki z podwyższoną ceną. W związku z tym Zarząd Zrzeszenia postanowił dopuścić wyższą taryfę. Zmiana stawek poprzedzała długi proces, który obejmował m.in. przewzorcowanie taksometrów. Ceny zostały podwyższone do tego samego poziomu, co u konkurentów, bo takie były propozycje taksówkarzy. W opinii Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy, ustalenie ceny na poziomie cen stosowanych przez konkurenta ma na celu zatrzymanie klientów w Zrzeszeniu.

Andrzej Pokrętka oświadczył, że on i związani z nim przedsiębiorcy stale obserwują rynek i wszelkiego rodzaju zmiany cen na tym rynku. Pomysłodawcą podwyżki ze stycznia 2010 roku byli sami taksówkarze. Zaczęli się „buntować”, powtarzali, że trzeba podnieść ceny. Wariant 7zł i 2,20 zł był zaproponowany przez większość taksówkarzy i taki została wybrany.

Andrzej Lipiński, oświadczył zaś, że taksówkarze przychodzą do niego z propozycjami zmian cen, zaś On może się zgodzić albo nie, ale nie może ich przymusić, żeby zrezygnowali z tych propozycji. W przypadku braku zgody, mogliby oni zaprzestać przyjmowania zleceń od niego. Propozycja podwyżki w wysokości ze stycznia 2010 roku wyszła od taksówkarzy i została wybrana spośród różnych innych propozycji.

Prezes UOKiK ustalił następujący stan faktyczny:

Na terenie Bydgoszczy działają trzy związki przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką, które w styczniu 2010 roku ustaliły ceny za świadczone usługi na tym samym poziomie. Są to:

1. Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy

Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy (**dalej: Zrzeszenie**) jest wpisane do Krajowego Rejestru Sądowego - rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji i publicznych zakładów opieki zdrowotnej pod numerem KRS 0000038300. Zrzeszenie jest także wpisane do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. W organizacji tej zrzeszonych jest 269 przedsiębiorców, w tym **261** świadczy usługi przewozu osób taksówkami (stan na kwiecień 2010 roku). Przedsiębiorca świadczy usługi na terenie Bydgoszczy. Osoba ubiegająca się o przynależność do Zrzeszenia musi posiadać wpis do ewidencji działalności gospodarczej, licencję i ważne badania lekarskie.

Przedsiębiorcy związani ze Zrzeszeniem stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od 2008 roku – opłata początkowa - **6,00 zł**, opłata za 1 km drogi - **1,80 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**,
- od 2010 roku - opłata początkowa - **7,00 zł**, opłata za 1 km drogi - **2,20 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**.

Zmiana opłat nastąpiła w dniach **28-30 stycznia 2010 roku**.

2. Andrzej Lipiński

Andrzej Lipiński prowadzi działalność gospodarczą polegającą na organizowaniu przewozu osób taksówką osobową pod firmą MPT Łuczniczka TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński (**dalej także: Andrzej Lipiński, MPT Łuczniczka**), na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez

Wójta Gminy Osielsko pod numerem 2411. Przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą na terenie Bydgoszczy.

Podstawą współpracy przedsiębiorcy z przedsiębiorcą-taksówkarzem z nim związanym jest posiadanie licencji na przewóz osób taksówką osobową i zawarcie umowy o współpracy. Przedsiębiorca zrzesza **135** przedsiębiorców-taksówkarzy (stan na maj 2010 roku).

Przedsiębiorcy zrzeszeni przez Andrzeja Lipińskiego w MPT stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od 2008 roku do 18 stycznia 2010 roku – opłata za zajęcie miejsca w taksówce i pierwszy kilometr - **6,00 zł**, opłata za następny kilometr - **1,80 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**,
- **od 19 stycznia 2010 roku** – opłata za zajęcie miejsca w taksówce i pierwszy kilometr - **7,00 zł**, opłata za następny kilometr - **2,20 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**.

3. Andrzej Pokrątko

Andrzej Pokrątko prowadzi działalność gospodarczą pod firmą RADIO-TAXI-MERCEDES Andrzej Pokrątko (**dalej także Andrzej Pokrątko, MERCEDES**) na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy pod numerem 01332. Przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą na terenie Bydgoszczy, a polega ona na prowadzeniu działalności usługowej wspomagającej transport lądowy – PKD 52.21.Z i działalności taksówek osobowych – PKD 49.32.Z. Podstawą współpracy przedsiębiorcy ze związanym z nim przedsiębiorcą-taksówkarzem jest posiadanie licencji na przewóz osób taksówką osobową oraz zakup radiotelefonu przystosowanego do pracy na częstotliwościach stosowanych przez przedsiębiorcę.

Przedsiębiorcy zrzeszeni przez tego przedsiębiorcę w liczbie **190** (stan na maj 2010 roku) stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od 2008 roku do 21 stycznia 2010 roku – opłata za pierwszy kilometr - **6,00 zł**, opłata za następny kilometr - **1,80 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**,
- od **22 stycznia 2010 roku** – opłata za pierwszy kilometr - **7,00 zł**, opłata za następny kilometr - **2,20 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**.

Ponadto na terenie Bydgoszczy działają następujące podmioty zrzeszające przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką, którzy stosują inne ceny niż te wprowadzone przez związki przedsiębiorców wymienione wyżej. Są to:

- Spółdzielnia Łączności Transportowej Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy

Spółdzielnia Łączności Transportowej Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy jest wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000128476. Przedsiębiorcy zrzeszeni w Spółdzielni stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od 17 grudnia 2003 roku do 17 lutego 2010 roku – opłata za pierwszy kilometr - **5,00 zł**, opłata za następny kilometr - **1,98 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **28 zł**.
- **od 18 lutego 2010 roku** – opłata za pierwszy kilometr - **6,30 zł**, opłata za następny kilometr - **2,30 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **28 zł**.

Przedsiębiorca zrzesza **100** przedsiębiorców-taksówkarzy (stan na maj 2010 roku).

- Józef Jaźwiński i Elżbieta Jaźwińska, wspólnicy spółki P.H.U.P. RADIO TAXI „EXPRESS” E.J. Jaźwińscy s.c.

P.H.U.P. RADIO TAXI „EXPRESS” E.J. Jaźwińscy s.c. jest spółką cywilną zawiązaną przez Józefa Jaźwińskiego, wpisanego do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy pod numerem 1827 i Elżbietę Jaźwińską, wpisaną do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy pod numerem 88322.

Przedsiębiorcy zrzeszeni przez Państwa Jaźwińskich stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od 2005 roku – opłata za pierwszy kilometr - **6,00 zł**, opłata za następny kilometr - **1,78 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**,

- od **16 lutego 2010 roku** – opłata za pierwszy kilometr - **7,00 zł**, opłata za następny kilometr - **2,10 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **25 zł**.

Przedsiębiorca zrzesza **210** przedsiębiorców-taksówkarzy (stan na maj 2010 roku).

- Adriana Grzybowska

Adriana Grzybowska prowadzi działalność gospodarczą pod firmą „NONSTOP” RADIOTAXI Adrianna Grzybowska na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy pod numerem 106977. Przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą na terenie Bydgoszczy polegającą na pośrednictwie przekazywania zleceń na przewóz osób taksówką. W ocenie przedsiębiorcy zmiana cen przez przedsiębiorców, którym przekazuje ona zlecenia nastąpiła w dniu 24 lutego 2010 roku. Przedsiębiorca zrzesza **40** przedsiębiorców-taksówkarzy (stan na maj 2010 roku). Przedsiębiorcy zrzeszeni przez przedsiębiorcę stosowali następujące ceny za świadczenie usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy:

- od **24 lutego 2010 roku** – opłata za pierwszy kilometr – **6,80 zł**, opłata za następny kilometr – **2,20 zł**, opłata za 1 godzinę postoju – **30,00 zł**.

Z informacji uzyskanych z Urzędu Miasta Bydgoszczy wynika, że w Bydgoszczy jest zarejestrowanych **1220** przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego taksówką (wg. stanu na dzień 27 kwietnia 2010 roku).

Na podstawie danych uzyskanych od Andrzeja Lipińskiego, Andrzeja Pokrątki i Zrzeszenia ustalono listy przedsiębiorców związanych z w/w przedsiębiorcami. Jednocześnie z Obwodowego Urzędu Miar w Bydgoszczy uzyskano informację o datach, w których przedsiębiorcy świadczący na terenie Bydgoszczy usługi przewozu osób taksówką dokonywali przewzorcowania taksometrów w 2010 roku. Informacja ta została ujęta w formie zestawienia czynności wykonanych przez Obwodowy Urząd Miar w Bydgoszczy zawierającego: nr boczny zleceniodawcy danej operacji, imię i nazwisko zleceniodawcy, adres zleceniodawcy, rodzaj operacji na taksometrze, datę wykonania operacji na taksometrze, jednostkę taryfy, w której dokonano zmiany, nowe ceny jakie zostały wprowadzone daną operacją. Na podstawie pozyskanych z w/w zestawienia dat i nazwisk przedsiębiorców, którzy przewzorcowali taksometry w 2010 roku ustalono, że zdecydowana większość przedsiębiorców zrzeszonych w związkach przedsiębiorców prowadzonych przez Andrzeja Lipińskiego (**86,67%**), Andrzeja Pokrątkę (**83,16%**) i Zrzeszenie (**81,99%**) dokonało zmian w taksometrach w styczniu 2010 roku, a w wyjątkowych sytuacjach także na początku lutego 2010 roku. Przewzorcowywanie taksometrów następowało w następujących dniach w poszczególnych związkach.

Tabela 1**Daty przewzorcowania taksometrów przez przedsiębiorców związanych ze Zrzeszeniem, A. Lipiński, i A Pokrątką.**

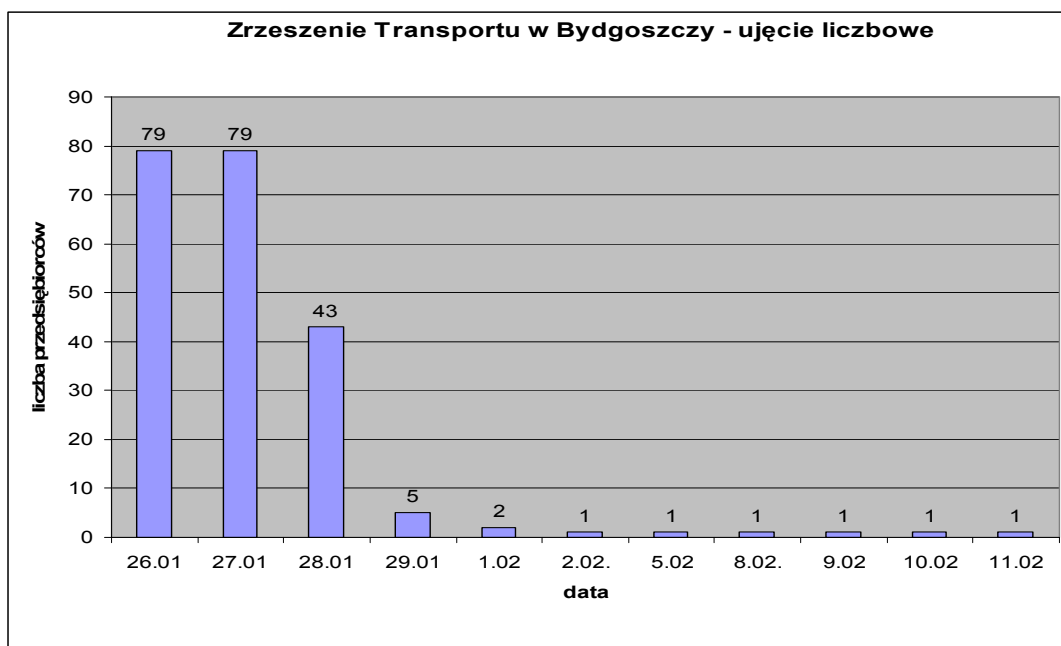
Data	Zrzeszenie	A. Lipiński	A. Pokrątką
18 styczeń 2010		18 styczeń 2010	
19 styczeń 2010		19 styczeń 2010	
20 styczeń 2010		20 styczeń 2010	20 styczeń 2010
21 styczeń 2010		21 styczeń 2010	21 styczeń 2010
22 styczeń 2010		22 styczeń 2010	22 styczeń 2010
23 styczeń 2010			
24 styczeń 2010			
25 styczeń 2010		25 styczeń 2010	25 styczeń 2010
26 styczeń 2010	26 styczeń 2010		26 styczeń 2010
27 styczeń 2010	27 styczeń 2010	27 styczeń 2010	
28 styczeń 2010	28 styczeń 2010		
29 styczeń 2010	29 styczeń 2010	29 styczeń 2010	
30 styczeń 2010			
31 styczeń 2010			
1 luty 2010	1 luty 2010		
2 luty 2010	2 luty 2010	2 luty 2010	1 luty 2010
3 luty 2010	3 luty 2010	3 luty 2010	2 luty 2010
4 luty 2010		4 luty 2010	
5 luty 2010			
6 luty 2010			
7 luty 2010			
8 luty 2010	8 luty 2010		
9 luty 2010	9 luty 2010		
10 luty 2010	10 luty 2010	10 luty 2010	
11 luty 2010	11 luty 2010	11 luty 2010	
12 luty 2010			
13 luty 2010			
14 luty 2010			
15 luty 2010			
16 luty 2010			
17 luty 2010		17 luty 2010	
18 luty 2010		18 luty 2010	
19 luty 2010			
20 luty 2010			
21 luty 2010			
22 luty 2010			
23 luty 2010		23 luty 2010	
24 luty 2010			
25 luty 2010			25 luty 2010

Źródło: UOKiK - akta sprawy (ciemniejsze pola - dni, w których najwięcej taksówkarzy z danego związku dokonywało przewzorcowania taksometrów).

Terminy przewzorcowywania taksometrów w poszczególnych związkach charakteryzują się pewną prawidłowością. Mianowicie w Zrzeszeniu w ponad 77 % przypadków przewzorcowywania miały miejsce w dniach 26-28 stycznia 2010 roku. U Andrzeja Lipińskiego w ponad 67 % przypadków przypadło ono na dni 18-19 stycznia 2010 roku, zaś w przypadku Andrzeja Pokrątki w ponad 75 % przypadków przypadło w dniach 20- 22 stycznia 2010 roku.

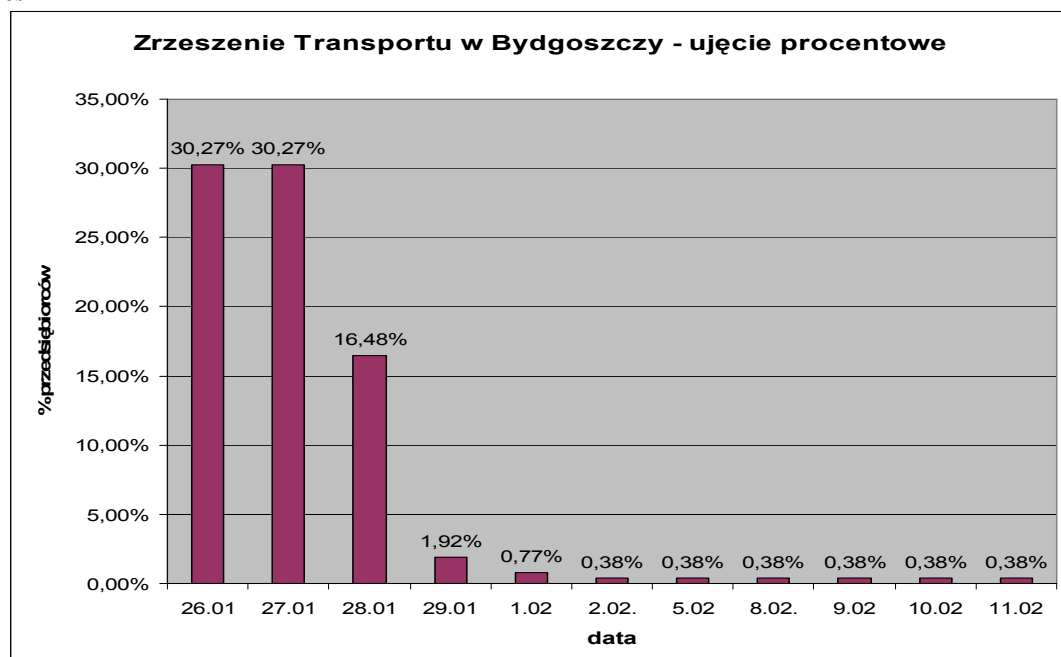
Prawidłowość tę przedstawiają następujące wykresy.

Wykres 1



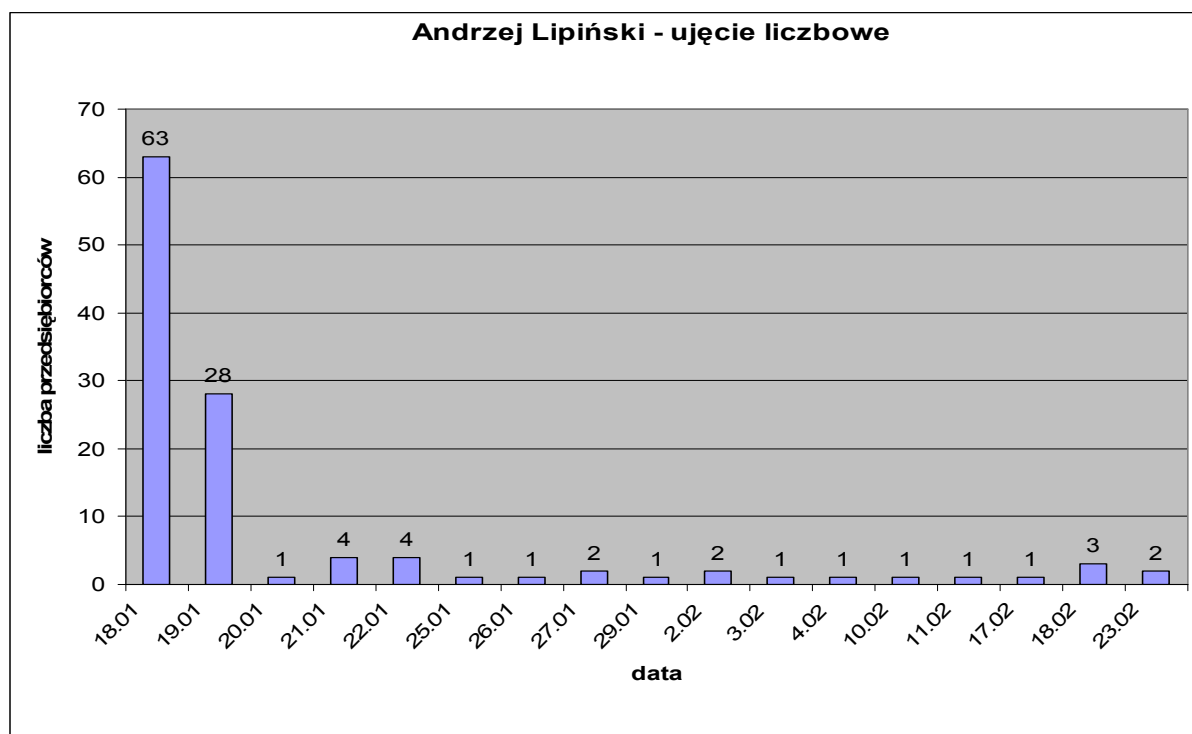
Źródło: UOKiK - akta sprawy

Wykres 2



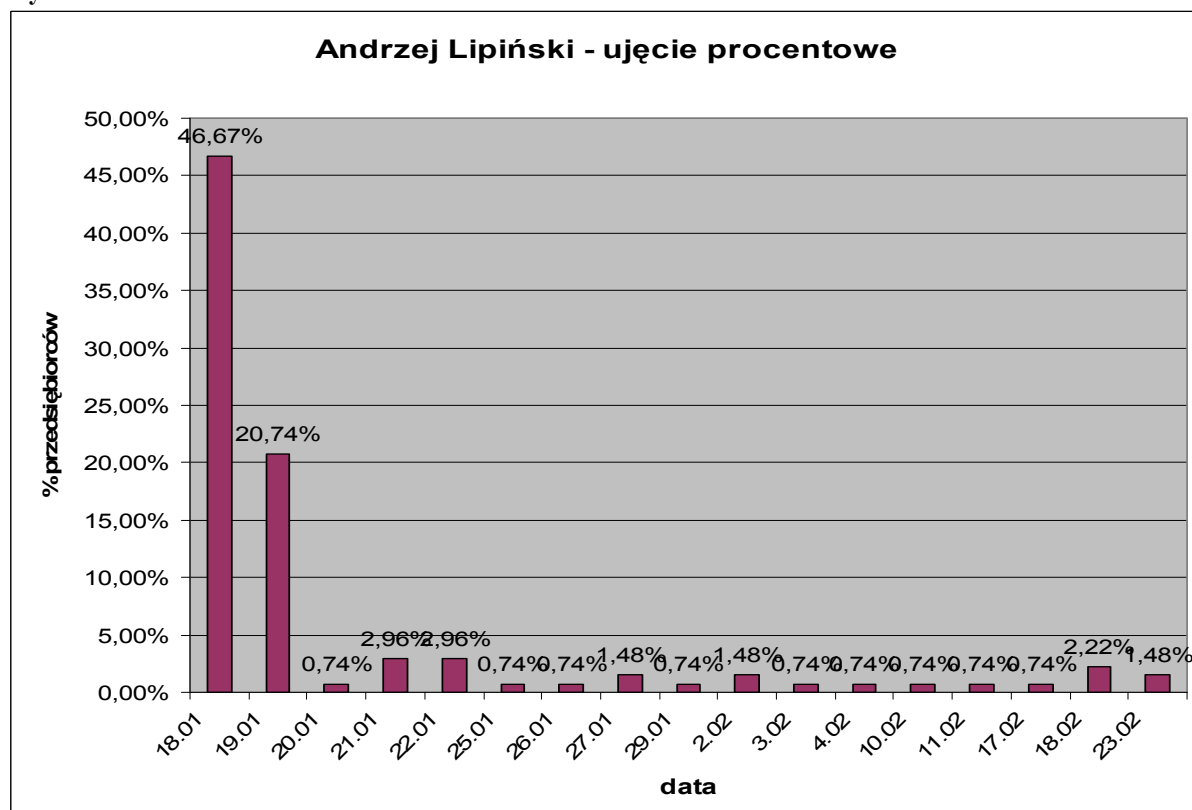
Źródło: UOKiK - akta sprawy

Wykres 3



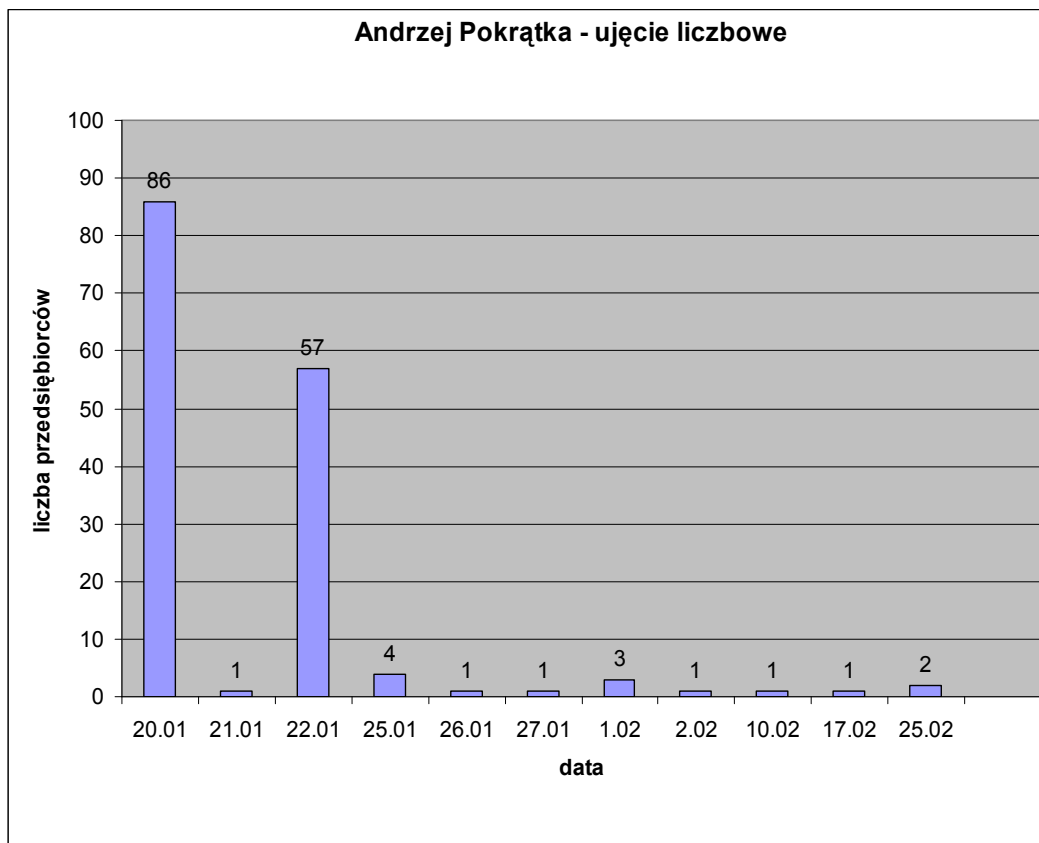
Źródło: UOKiK - akta sprawy

Wykres 4



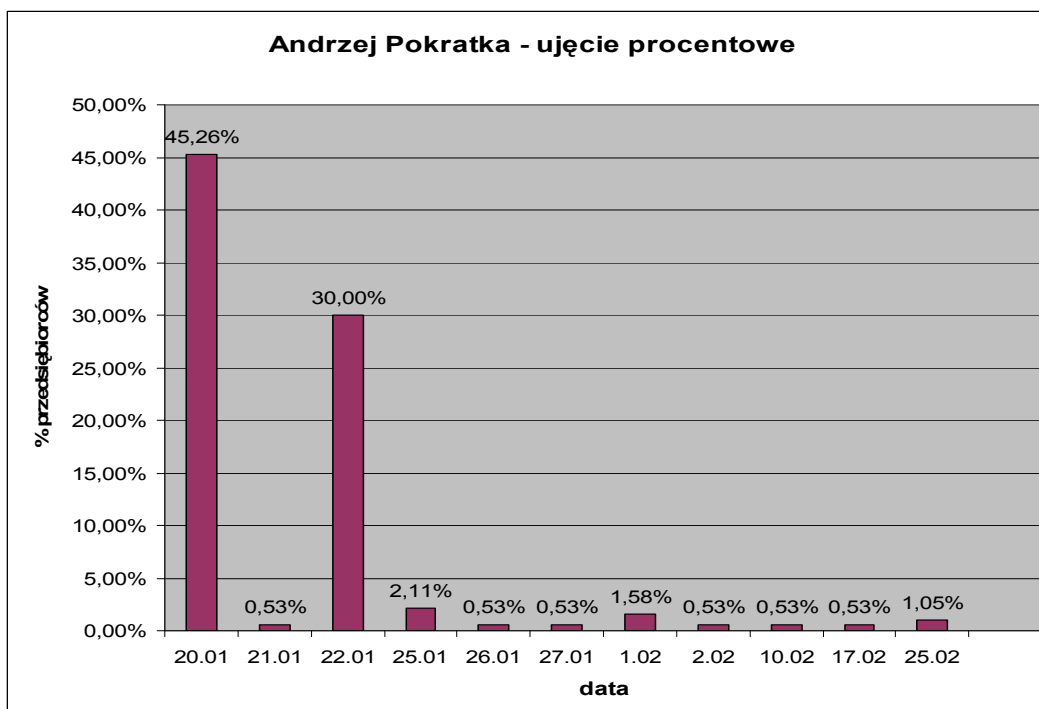
Źródło: UOKiK - akta sprawy

Wykres 5



Źródło: UOKiK - akta sprawy

Wykres 6



Źródło: UOKiK - akta sprawy

Na podstawie danych uzyskanych od przedsiębiorców działających na rynku usług przewozu osób taksówką oraz danych z Urzędu Miasta Bydgoszczy ustalono, udziały w rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy (wg. stanu na kwiecień 2010 roku) poszczególnych związków przedsiębiorców. Udziały te przedstawiają się następująco.

Tabela 2

Udziały związków przedsiębiorców w rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, według liczby przedsiębiorców.

Związek przedsiębiorców	Liczba zrzeszonych przedsiębiorców	Udziały (w %)
Zrzeszenie	261	21,40 %
A. Lipiński	135	11,06 %
A. Pokrątko	190	15,57 %
Razem uczestnicy porozumienia	586	48,03 %
Komfort	100	8,20 %
Józef Jaźwiński i Elżbieta Jaźwińska	210	17,21 %
Adriana Grzybowska	40	3,28 %
Przedsiębiorcy niezrzeszeni	284	23,28%
Ogółem w Bydgoszczy	1220	100%

Źródło: UOKiK – akta sprawy

W toku postępowania wyjaśniającego przeprowadzono w dniu 7 września 2010 roku kontrolę przedsiębiorców, którzy w styczniu 2010 roku wprowadzili ceny za świadczone przez związanych z nimi przedsiębiorców usługi na tym samym poziomie.

W toku kontroli w Zrzeszeniu Transportu w Bydgoszczy pozyskano protokoły z posiedzeń Zarządu od 2009 roku Zgodnie z ich treścią:

- Podczas posiedzenia Zarządu z dnia 9 lutego 2009 roku omawiano kwestię wprowadzenia przez Radio Taxi Express zniżki za wykonanie usługi przewozu taksówką do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy na poziomie 20%. W protokole odnotowano, że na ten temat rozwinęła się dyskusja pomiędzy Prezesem Zarządu Zrzeszenia a zaproszonymi przedsiębiorcami – członkami Zrzeszenia. Następnie w protokole czytamy, iż: *”Ogół zdecydował, że do końca miesiąca Fordon będzie obsługiwany przez Radio Taxi Zrzeszenie bez zniżki 20%. W międzyczasie przeprowadzi się rozmowy z poszczególnymi korporacjami Radio taxi na temat udzielania tej zniżki do Fordonu.”*

- W protokole nr 11 z posiedzenia Zarządu z dnia 17 września 2009 roku z kolei odnotowano: *„Po spotkaniu delegatów na dzień 17 września 2009r. wyznaczono posiedzenie Zarządu celem ustalenia i podniesienia taryfy za przejazd na Bydgoszcz miasto i Fordon , ulgi za przejazd. Po obszernej dyskusji członków Zarządu i gości zaproszonych ustalono – na dzień dzisiejszy pozostajemy przy obecnym przeliczniku taryfowym – wejście 6 złotych za jeden km 1,80. Fordon bez zniżki. Do miesiąca października nie będziemy ruszać przelicznika taryfowego.”*

- W protokole nr 14 z dnia 11 grudnia 2009 roku odnotowano:

„Na Zarząd zaproszono kolegów (...) celem omówienia ewentualnej podwyżki za przejazd taksówką.”

W toku kontroli odebrano także oświadczenia od Prezesa Zarządu Zrzeszenia Transportu Pana Zbigniewa Naskręta, który zeznał:

„Sprawuję funkcję Prezesa Zarządu Zrzeszenia Transportu od maja 2010r. Nie wiem, w jaki sposób doszło do zmian cen na początku tego roku. Zarząd powołuje zjazd delegatów raz na 4 lata, ostatni zjazd odbył się w maju 2010r. Członek zarządu nie musi być członkiem

Zrzeszenia. (...) Mam dużo innych spraw, sprawy cen były załatwiane wcześniej, stąd się nimi nie interesowałem, znam ich wysokość. **Propozycja zmiany cen wychodzi od taksówkarzy.** Takie propozycje padają na zjeździe delegatów i nie tylko. **Zarząd uchwałą przyjmuje konkretne ceny.** Następnie każdy taksówkarz we własnym zakresie zaopatruje się w naklejki z nowymi cenami. Wygląd naklejki jest standaryzowany przez Urząd Miasta. **Stosujemy rabaty – 20% do i z Fordonu. Konkurujemy ceną z innymi taksówkami np. Komfort, Ekspres.** Nie mamy żadnego wpływu na innych, nie spotykamy się z innymi. **Osobiście znam Pana Andrzeja Pokrątkę i Pana Andrzeja Lipińskiego, szefów pozostałych korporacji również znam.**”

Z kolei w trakcie kontroli u Andrzeja Pokrątki odebrano od niego oświadczenie treści: „W kwestii zmiany cen stosowanych za usługi taksówkowe, to oświadczam, iż ostatnia podwyżka tych cen miała miejsce ok. 2003r. lub 2004r., ale daty dokładnie nie pamiętam. Na cenę taksówki składają się następujące elementy: koszt paliwa, ZUS, amortyzacja i utrzymanie samochodu. My stale obserwujemy rynek i wszelkiego rodzaju ceny na tym rynku. Po ostatniej podwyżce cen ok. 6 lat temu, dopiero teraz, czyli po ok. 6-7 latach zrobiliśmy podwyżkę naszych cen. **Pomysłodawcą tej podwyżki byli sami taksówkarze. Oni zaczęli się „buntować”, powtarzali, że trzeba podnieść ceny.** Rozmowy z taksówkarzami na temat tej podwyżki zaczęły się na przełomie grudnia 2009r. **A samą podwyżkę wprowadziliśmy chyba 22 albo 23 stycznia 2010r.** Dokładnie nie pamiętam daty. Jak powiedziałem, pomysłodawcą byli sami taksówkarze. Ja tylko organizuję ten system, sam nie jeżdżę, każdy taksówkarz ma swoją działalność. **Ale mamy też swój wewnętrzny regulamin, stosowany jako środek dyscyplinujący taksówkarzy. O podwyżce taksówkarze mówili już 2-3 lata temu, ale bali się, czy po podniesieniu cen ktoś w ogóle wsiądzie do taksówki. Nie ma żadnego dokumentu potwierdzającego decyzję w sprawie podniesienia cen. Ja z większością taksówkarzy rozmawiałem na postojach. Rozmawialiśmy, kiedy zrobić tę podwyżkę i ustaliliśmy termin styczniowy.** Nalepki boczne robi pan, który prowadzi działalność na ulicy Bizziela Pawilony. Ja mu zleciłem wykonanie tych nalepek. Ale to było tylko zlecenie ustne. Nie mam na to żadnego dokumentu. **Upowiedziałem go, że nalepki mają być gotowe na 22 albo 23 stycznia 2010r.** Nie pamiętam dokładnie daty, ale zleciłem to wykonanie nalepek na kilka dni przed 22 stycznia 2010r. Te zmiany zaczęliśmy 22 stycznia 2010r., a skończyliśmy 23 stycznia 2010r. **Najpierw musieliśmy uzgodnić wszystko z Urzędem Miar, później nalepki u „Dziadka”, a na końcu ogłoszenie w radio, by tego dnia przerobić taksometry.** Każdy taksówkarz indywidualnie przerabia taksometr i kupuje nalepkę. Ja tylko zleciłem wykonanie tych nalepek, a każdy taksówkarz miał ją osobiście odebrać. Nalepka kosztuje ok. 3 zł i każdy taksówkarz za nią płaci, dlatego też każdy z nich może mieć fakturę za taką nalepkę. Ja nie mam żadnych faktur za nalepki. **Obecnie mamy jeden rabat - 20% do i z Fordonu. Ja wprowadziłem ten rabat jako ostatnia korporacja, bo zlecenia zaczęły spadać.** Nie ma regulaty, ile kursów wykonywanych jest z rabatem. Co do spotkań i kontaktów z Urzędem Miasta, to my jesteśmy zawiedzeni, bo w całej Polsce jest taryfa nocna od godz. 22:00 do 6:00, a w Bydgoszczy od 23:00 do godz. 5:00 i nic się nie zmienia. Ostatnie spotkanie z Urzędem Miasta było ok. 3 lat temu. Z innymi korporacjami nie spotykamy się, nie rozmawiamy. **Każdy ma inne ceny. Chyba trzy korporacje mają taką samą stawkę na postojach.** (...) Nie mam faktur na zlecenie wykonania nalepek, bo było to zlecenie ustne, a pojedyncze nalepki odbierają sami taksówkarze i to oni mogą mieć takie faktury. (...)”

W dniu 10 listopada 2010 roku przeprowadzono rozprawę administracyjną, w trakcie której zeznania złożyli: Pan Andrzej Pokrątko, Pan Andrzej Lipiński, Pan Zbigniew Naskręt - Prezes Zarządu Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy oraz Pan Zbigniew Kurkierewicz – były Prezes Zarządu Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy.

Pan Zbigniew Kurkierewicz zeznał:

„Byłem Prezesem Zrzeszenia do kwietnia 2010r. Podwyżka cen taksówek nie bierze się z niczego. W Bydgoszczy istnieje kilka korporacji, które nawzajem się pilnują odnośnie cennika. Wzrastają koszty utrzymania na taksówce. Ostatnia podwyżka miała miejsce, o ile się nie mylę, 6-7 lat temu. Od tego czasu wzrósł ZUS, koszt paliw i koszty działalności. Zrzeszenie ma na celu pomóc taksówkarzom, którzy prowadzą własną działalność. **W pewnym momencie pojawiły się w Bydgoszczy taksówki z podwyższoną ceną, ten fakt zgłosili mi taksówkarze Zrzeszenia. Spotkaliśmy się jako Zarząd Zrzeszenia i postanowiliśmy dopuścić wyższą taryfę. Zmiana stawek nie dzieje się z dnia na dzień, jest to długi proces, trzeba się umówić na przewzorcowanie taksometrów, co przy 250 taksówkach może trwać nawet tydzień. Przy ostatniej podwyżce o ile się nie mylę musieliśmy czekać ok. 2 tygodni na rozpoczęcie przewzorcowania. (...) Ostatnia podwyżka zapadła na Zarządzie, gdzie podjęliśmy decyzję aby taksówkarze Zrzeszenia stosowali taryfy, jakie zaproponowali członkowie Zrzeszenia Zarządowi. Decyzja została podjęta ustnie, nie została zaprotokołowana. Każdy może przyjść i zwrócić się do zarządu w sprawie podwyżek cen. (...) Kwestia podwyżek nasiliła się w 2009r. i była spowodowana głównie podwyżkami cen paliw, taksówkarze zaczęli skarżyć się na zbyt drogie paliwo. O ile się nie mylę, na początku 2010r. pierwszy podwyższył cenę Pan Lipiński – MPT Łuczniczka. Podwyższyliśmy na tą samą cenę, bo takie były propozycje naszych taksówkarzy. Taksówkarze Zrzeszenia rozmawiają z innymi taksówkarzami innych korporacji. Ceny wprowadzone w styczniu były jednym z wariantów, które rozważaliśmy i ten pozostał. Ustalenie ceny na poziomie cen stosowanych przez konkurenta ma na celu zatrzymanie klientów w zrzeszeniu. W Bydgoszczy jest określona liczba zleceń, które procentowo rozdziela się między wszystkie korporacje, a stosunek tych udziałów nie zmienia się od lat.”**

Pan Zbigniew Naskręt zeznał:

„Prezesem Zrzeszenia jestem od maja 2010r. Wcześniej byłem delegatem. Podwyżki wychodzą od taksówkarzy, nie dzieje się to z dnia na dzień, ten temat narasta przez jakiś czas, jest związany z podwyżką cen paliw. **Taksówkarze spotykają się na zebraniach, na postojach i rozmawiają o podwyżkach cen. Propozycje zmian są różne, Zarząd podejmuje decyzję o wprowadzeniu danej podwyżki. Nie wiem jakie były powody wyboru tej propozycji cenowej ponieważ nie byłem wtedy w Zarządzie. Moim zdaniem nie było żadnej zмовy, podwyżki wywalczyli taksówkarze.”**

Pan Andrzej Lipiński zeznał:

„Taksówkarz sam wie, ile musi zarobić żeby wyżyć i on ustala, ile musi zarobić. **Moją rolą jest, żeby cena była jednakowa w całej korporacji. Klient musi mieć pewność ceny stosowanej w mojej korporacji. Taksówkarze przychodzą do mnie z propozycjami zmian cen. Ja mogę się zgodzić, albo nie. Ale nie mogę ich przymusić, żeby zrezygnowali z tych propozycji. Gdyby był moim pracownikiem mógłbym go zwolnić, ale dlatego, że oni są samodzielnymi przedsiębiorcami to ryzykują tym, że nie będą przyjmować zleceń ode mnie. Miałem już taką sytuację w latach 1996-1998, kiedy taksówkarze zastrajkowali i przez 4 dni nie przyjmowali zleceń. Taksówkarz może sobie zarobić w tym czasie bo stoi na słupku, a ja ponoszę straty bo nie mogę wysłać taksówki do klienta, który do mnie dzwoni. Podwyżka wyszła od taksówkarzy, były różne stawki. Przychodzą do mnie często i się ze mną rozliczają. Taksówkarze rozmawiają na postoju zarówno ze swoimi kolegami z korporacji jak i z innych korporacji. Przy każdej podwyżce paliw taksówkarze do mnie przychodzą. Decyzję o podwyżce podjąłem w styczniu 2010r. Rozmowy toczyły się od jesieni. Zawsze jest obawa co robi konkurencja, ja patrzę przede wszystkim na to, czy moi taksówkarze przyjmą ode**

mnie zlecenie. (...) Ja wprowadziłem podwyżkę pierwszy, nie mam wpływu na to co zrobi reszta. Wiedziałem, że upieraniem się, że nie zgadzam się na podwyżkę narażam się na kolejny strajk taksówkarzy i nie miałem motywacji żeby odmówić im podwyżki. Ja załatwiałem kwestię przewzorcowania taksometrów moich taksówkarzy. Każdy taksówkarz wypełniał potrzebne druki do przewzorcowania. Od urzędu zależał czas dokonania przewzorcowania, czeka się maksymalnie kilka dni.”

Pan Andrzej Pokrątko zeznał:

„W Bydgoszczy 6-7 lat nie było podwyżki. Około 22 stycznia 2010r. u mnie nastąpiła podwyżka, wcześniej przez pół roku przychodzili do mnie taksówkarze korporacji i domagali się podwyżki, mówili, że przy tych stawkach nie da się zarobić, a wszystko tak podrożało, że nie da się zarobić. W pewnym momencie ustaliliśmy stawki, odbyło się to po kilku spotkaniach, m.in. przy rozliczeniach z taksówkarzami. Były różne propozycje stawek. Doszliśmy do porozumienia, że będą jeździć na przeliczniku, który obecnie obowiązuje. Wariant 7zł i 2,20 zł był zaproponowany przez większość taksówkarzy. Były różne propozycje, np. żeby nie podwyższać ceny za pierwszy kilometr, ale za kolejny albo nie podwyższać ceny za kolejny kilometr ale za pierwszy. Powiadomiłem Urząd Miar, żeby ustalić przewzorcowanie taksometrów. Urząd może przerobić 50-60 taksometrów dziennie. Moje wynagrodzenie wynosi 2,20 zł brutto od kursu. Zawsze było tak, że jak jedna korporacja podwyższy cenę to kolejni też podwyższą. Taksówkarze by się buntowali, gdybym ja nie podwyższył ceny lub mogliby odejść z korporacji. O podwyżce informuje taksówkarzy przez radio. Nie ma możliwości żeby naklejka nie była zgodna z aktualnie obowiązującą taryfą.”

Uwarunkowania prawne świadczenia usług przewozu osób taksówką.

Zagadnienia związane z wykonywaniem usług przewozowych reguluje ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371, z późn. zm.). Zgodnie z art. 5 tej ustawy podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania odpowiedniej licencji na wykonywanie transportu drogowego, 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.

Do dnia 6 kwietnia 2011 roku (nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z dnia 4 lutego 2011 roku weszła w życie w dniu 7 kwietnia 2011 roku) właściwa rada gminy, po zasięgnięciu opinii organizacji zrzeszających miejscowych taksówkarzy i organizacji, których statutowym celem jest ochrona praw konsumenta, określała na dany rok kalendarzowy, nie później jednak niż do dnia 30 listopada roku poprzedniego, liczbę przeznaczonych do wydania nowych licencji. Niedotrzymanie tego terminu oznaczało zachowanie dotychczasowej liczby licencji.

W Bydgoszczy ostatnią uchwałą podjęta przez Radę Miasta w sprawie ustalenia liczby nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką była uchwała z dnia 29 października 2008 roku nr XXXVII/529/08 w sprawie ustalenia liczby nowych licencji na

wykonywanie transportu drogowego taksówką, przeznaczonych do wydania w 2009 roku, mocą której zwiększono ustalono, że w 2009 roku zostanie wydanych 100 nowych licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką.

Rada gminy uprawniona jest ponadto, na mocy przepisów ustawy z dnia 5 lipca 2001 roku o cenach (Dz.U. Nr 97, poz. 1050, z późn. 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).

Rada Miasta Bydgoszczy na dzień wydania niniejszej decyzji nie podjęła uchwały o ustaleniu maksymalnych opłat za usługi taksówkowe.

Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy Prezes UOKiK zważył, co następuje:

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów zakazuje zawierania porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji na rynku właściwym. (art. 6 ust. 1 ustawy). Zgodnie z art. 4 pkt 5) okliku porozumienia te mogą przybrać następujące formy:

- 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.

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 właściwym.

Stronom postępowania postawiono zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję określonej w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na zawarciu porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio ujednoczonych cen usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy w wysokości 7 zł – opłata początkowa, 2,20 zł – za 1 km i 25 zł – za 1 godzinę postoju.

W pierwszej kolejności jednak kwestią podstawową jest rozważenie, czy w wyniku stosowania zarzucanej praktyki doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego, bowiem zgodnie z brzmieniem art. 1 ust. 1 okliku, ustawa ta określa „warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasad podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów”.

Interes publicznoprawny.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy ochrony konkurencji i konkurencji, określa ona warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Podejmując więc działania określone w przywołanej ustawie, organ ochrony konkurencji występuje w funkcji rzecznika interesu publicznego¹.

Z wyżej przywołanej klauzuli generalnej wynika, iż podstawą do zastosowania przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest ustalenie, że nastąpiło naruszenie interesu publicznego, nie zaś interesu jednostki², czy też grupy³. Wspomniany cel ustawy pozwala przyjąć, iż ma ona charakter publiczny i służy ochronie ogólnospołecznego interesu, a co za tym idzie, co do zasady wyłącza możliwość podejmowania przez organ ochrony konkurencji działań w celu ochrony wyłącznie interesów indywidualnych. Postępowanie w trybie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów ma więc za swój przedmiot i cel ochronę interesu publicznoprawnego.

Sąd Antymonopolowy, interpretując treść kategorii „interesu publicznego”⁴, 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 2001 roku, 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”*.

¹ Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 4 lipca 2001r., sygn. akt XVII Ama 108/00.

² Sąd Antymonopolowy w wyroku z dnia 3 kwietnia 2002r., sygn. akt XVII Ama 88/01, wyraźnie wskazał, iż „Celem ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów nie jest ochrona prywatnoprawnego interesu przedsiębiorcy bądź konsumenta”.

³ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 12 czerwca 2002r., sygn. akt XVII AmA 47/2001.

⁴ por. wyrok z dnia 4 lipca 2002r., sygn. akt XVII Ama 108/00.

Stanowiska to Sąd Najwyższy podtrzymał w wyroku z dnia 5 czerwca 2008 roku, 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 roku o ochronie konkurencji i konsumentów. 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”⁵. Jak podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 24 lipca 2003 roku, 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”.

Rozpatrując niniejszą sprawę Prezes UOKiK uznał, że ma ona 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. Ustalenie jednolitych cen przez uczestników porozumienia wypaczyło rywalizację pomiędzy jego uczestnikami w zakresie najistotniejszego, dla większości konsumentów, kryterium wyboru danego usługodawcy. Doprowadziło to do sytuacji, w której wyłączona została konkurencja cenowa pomiędzy uczestnikami rynku, której naturalnym skutkiem jest różnicowanie cen oraz ich obniżanie. Poprzez wyłączenie tego mechanizmu odbiorcy usług zmuszeni są do uiszczania ceny za usługi przewóz taksówką, która z powyższych względów jest wyższa przynajmniej u części z nich, niż ta, która obowiązywałaby w warunkach konkurencyjnych. W konsekwencji zawarcie porozumienia przez strony postępowania, narusza bezpośrednio interesy majątkowe konsumentów, które Prezes UOKiK zobowiązany jest chronić.

Status stron postępowania jako związków przedsiębiorców.

Pojęcie „przedsiębiorca” zostało zdefiniowane w art. 4 pkt 1 okiku i obejmuje ono szeroki krąg podmiotów działających na rynku w celach zarobkowych. Związek przedsiębiorców zaś, to zgodnie z art. 4 pkt 2 okiku izby, **zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców** oraz związki tych organizacji.

Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu⁶, z uwagi na szeroki zakres pojęcia przedsiębiorca⁷, również pojęcie związku powinno być odpowiednio szerzej interpretowane

⁵ 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; z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01, niepublikowany.

⁶ E. Modzelewska – Wąchał, Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz, wyd. Twigger, Warszawa 2002, s. 37-39.

⁷ Por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2004r., sygn. akt III SK 22/04, w uzasadnieniu,

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 warunki⁸:

- otwarte członkostwo,
- niedyskryminowanie członków,
- brak celów antykonkurencyjnych.

Celem zrzeszania się przedsiębiorców jest stworzenie organizacji umożliwiającej uczestnikom wspólne wyrażanie interesów oraz ich reprezentowanie i ochronę wobec innych podmiotów⁹. Legalna działalność związków może przykładowo dotyczyć: publikacji pism branżowych, prowadzenia badań poprzedzających fazę konkurencyjną, szkolenia, wspólnej reklamy, kontroli jakości, itp.

Zarzut zawarcia porozumienia, stanowiącego przedmiot niniejszego postępowania został postawiony trzem podmiotom, które stanowią, w ocenie organu antymonopolowego, związki przedsiębiorców:

- Zrzeszeniu Transportu z siedzibą w Bydgoszczy, członkami którego są przedsiębiorcy uprawnieni do świadczenia usług przewozowych taksówkami,
- dwóm osobom fizycznym - przedsiębiorcom, współpracującym z taksówkarzami.

Do związków tych, zarówno do Zrzeszenia jak i do Andrzeja Lipińskiego i Andrzeja Pokrątki i związanych z nimi przedsiębiorców można odnieść następujące spostrzeżenia uzasadniające zaliczenie ich do grupy podmiotów określonych w art. 4 pkt 2 okiku:

„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

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”.

⁸ E. Modzelewska – Wąchał, Ustawa, s. 39.

⁹ St. Gronowski, Ustawa antymonopolowa. Komentarz. CH Beck, W-wa 1996 s. 41-47.

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 organizacji¹⁰ 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 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.”¹¹

Podsumowując zatem, mimo iż przedsiębiorcy, którym został postawiony zarzut zawarcia porozumienia, sami nie wykonują usług przewozowych, to, w ocenie organu antymonopolowego, istnieją przesłanki uzasadniające twierdzenie, iż podmioty te wraz z współpracującymi z nimi przedsiębiorcami, **tworzą związki przedsiębiorców, w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 2 okik** niezależnie od formy powiązań (członkostwo,

¹⁰ 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”.

¹¹ Decyzja RGD 5/2010 z dnia 26 marca 2010r.

umowa o współpracy), które mają zdolność zawierania porozumień antykonkurencyjnych, bądź w formie umów, bądź w formie praktyk uzgodnionych.

Rynek właściwy

Aby przejść do analizy czy uczestnicy rynku zawarli porozumienie skutkujące ograniczeniem lub naruszeniem konkurencji konieczne jest jeszcze przede wszystkim zdefiniowanie rynku właściwego, na którym związki przedsiębiorców działają.

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

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 stanowią usługi polegające na przewozie osób taksówką, najczęściej i zwyczajowo zlecane drogą radiową 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 Bydgoszczy, 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, 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, korzystające z przewozu do celów zarówno 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 Bydgoszczy, lokalny rynek świadczenia usług przewozu osób taksówką. Powyższy sposób zdefiniowania rynku właściwego jest w pełni zgodny z wcześniejszymi decyzjami Prezesa Urzędu w podobnych sprawach¹² oraz z orzecznictwem Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów¹³.

¹² Por. decyzja Prezesa Urzędu nr RBG-31/2003 z dnia 19 grudnia 2003r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RPZ-23/2006 z dnia 25 sierpnia 2006 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RKR-39/2004 z dnia 30 listopada 2004 r.; Decyzja Prezesa Urzędu nr RKT-29/2005 z dnia 9 maja 2005 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RWR-23/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RGD-5/2010 z dnia 26 marca 2020r.,

¹³ wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 10 maja 2006 r., sygn. akt XVII AmA 13/05; wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 16 listopada 2006 r., sygn. akt XVII AmA 77/05; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 24 czerwca 2008 r., sygn. akt VI ACa 1286/07; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 28 listopada 2008 r., sygn. akt VI ACa 531/08.

Reguła *de minimis*

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

Do porozumień ograniczających konkurencję między przedsiębiorcami stosuje się, co do zasady, regułę *de minimis*, która wyłącza ingerencję Prezesa Urzędu w porozumienia o charakterze bagatelnym, które ze swej istoty nie mogą wyrzucić odczuwalnego skutku dla stanu konkurencji na rynku. Jeżeli zaś chodzi o porozumienia określone w art. 6 ust. 1 pkt 1 okiku wyłączone jest stosowanie reguły z art. 7 ust. 1 okiku. Zgodnie bowiem z ust. 2 art. 7 okiku zwolnienia ze stosowania zakazu zawierania porozumień wyłączone są między innymi porozumienia polegające na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Niemniej jednak warto, niejako na marginesie, zauważyć, że porozumienie zarzucane stronom postępowania objęło znaczną część rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy. Przyjmując bowiem, że na 1220 przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką w Bydgoszczy porozumieniem objętych zostało 586 z nich (261 taksówkarzy - Zrzeszenie, 190 taksówkarzy - Andrzej Pokrątko i 135 taksówkarzy - Andrzej Lipiński), łączny udział w rynku właściwym uczestników porozumienia wynosi prawie 50%.

Uczestnicy porozumienia nie wykazali także, aby zachodziła którekolwiek z okoliczności wymienionych w art. 8 ust. 1 okiku.

Porozumienie

W oparciu o przepis art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów 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 konkurencji**¹⁴. Praktyczna kooperacja pomiędzy przedsiębiorcami zajmuje więc miejsce konkurencji. Decydujące zatem, dla zakazu praktyk uzgodnionych, jest stwierdzenie ograniczenia wolności działania przedsiębiorców przez koordynowanie ich

¹⁴ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie ...*, s. 44.

zachowań, czyli zastąpienia działaniami skoordynowanymi działaniami samodzielnymi¹⁵. **Uzgodnienie to może przybrać formę wymiany informacji o przyszłych zachowaniach rynkowych, w oczekiwaniu na osiągnięcie efektu koordynacyjnego¹⁶. Przyjmuje się, że wystarczy jeżeli z wyprzedzeniem przedsiębiorcy poinformują się wzajemnie o zachowaniu, przez co każdy z nich może planować swoje działanie, polegając na tym, że konkurenci równolegle uczynią to samo¹⁷.** Sąd Pierwszej Instancji (SPI) w Luksemburgu w wyroku z dnia 6 kwietnia 1995 roku wskazuje także, że „wymiana, między konkurującymi przedsiębiorcami, informacji, które mogą być wykorzystane do stworzenia kartelu stanowi praktykę uzgodnioną (...)”¹⁸. 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 konkurenta¹⁹. Uznać należy, że jakiegokolwiek kontakt, czy to bezpośredni, czy też pośredni, między podmiotami gospodarczymi, w efekcie którego dochodzi do ujawnienia konkurentowi jego zamiarów i planów, stanowi zakazaną praktykę uzgodnioną²⁰.**

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 rynku.** Wystarczy, że przez stwierdzenie zamiarów, przedsiębiorstwo wykluczyło lub, przynajmniej, w istotny sposób zmniejszyło niepewność co do zachowania, jakiego można się spodziewać na rynku z jego strony²¹. Bez znaczenia, w ocenie Prezesa Urzędu, jest więc czy strony przedmiotowego postępowania uważały się za związane – prawnie, faktycznie lub moralnie – do podjęcia uzgodnionych działań.

Stosownie do art. 231 k.p.c w zw. z. art. 84 okliku 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**

¹⁵ T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 29.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ 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.

udowodniony w sposób pośredni, jeżeli podobieństwo postępowania przedsiębiorców nie da się wyjaśnić bez założenia wcześniej uzgodnionego zachowania tych podmiotów na rynku²². 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 uzgodnieniem²³.

W tym miejscu wskazać również należy na wyrok Sądu Najwyższego z 9 sierpnia 2006 roku w sprawie III SK 6/06, gdzie Sąd Najwyższy stwierdził, iż „w przypadku postawienia przedsiębiorcom zarzutu zawarcia niedozwolonego (zabronionego przez prawo) porozumienia dotyczącego uzgodnienia cen jako elementu najsilniej oddziałującego na relacje konkurencyjne między przedsiębiorcami, a zarazem wpływającego na wybór ofert przez odbiorców (noszącego nazwę kartelu cenowego), które uznane jest za jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję, możliwe - a niekiedy nawet konieczne - jest zastosowanie domniemań faktycznych, ponieważ porozumienia tego rodzaju (dokonane w jakiegokolwiek formie) nie tylko nie przybierają postaci pisemnych umów, lecz nawet są otaczane przez samych biorących w nich udział przedsiębiorców pełną dyskrecją. W ocenie pozwanego nie było możliwości przeprowadzenia dowodów bezpośrednich zatem w przedmiotowej sprawie celowe i uzasadnione było stosowanie domniemań faktycznych”.

W przedmiotowej sprawie brak jest, co prawda, bezpośrednich dowodów potwierdzających fakt oświadczenia woli przez wszystkich skarżonych przedsiębiorców, ustalone przez organ antymonopolowy okoliczności wskazują jednak, iż **po między Zrzeszeniem, Andrzejem Lipińskim i Andrzejem Pokrątką doszło do porozumienia cenowego, które przybrało formę działań uzgodnionych, na skutek wymiany informacji o wysokości i terminie wprowadzenia cen za przewóz osób taksówką w Bydgoszczy i wykorzystania tych informacji do podniesienia cen do tego samego poziomu i w tym samym czasie, co pozostałe związki przedsiębiorców objęte zakazaną praktyką.**

Należy także zauważyć, że owej wymianie podlegały informacje o bardzo dużym znaczeniu ekonomicznym, które na rynku konkurencyjnym byłyby ściśle chronione przez konkurentów rynkowych. Chodzi tu bowiem o wymianę informacji poufnych, wrażliwych z punktu widzenia konkurencji. W praktyce za takie informacje uważa się bowiem w szczególności informacje o cenach i planach marketingowych.²⁴

Dowiedzenie w niniejszej sprawie faktu zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję za pomocą środka dowodowego, jakim jest domniemanie faktyczne polega na wykazaniu, iż miały miejsce następujące trzy fakty:

- **zbieg działań lub zaniechań uczestników zмовы,**
- **brak lub nieprawdziwe uzasadnienie dla tych zachowań,**
- **prawdopodobieństwo kontaktu przedsiębiorców uczestniczących w porozumieniu.**²⁵

²² 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.

²³ T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo ...*, s. 30.

²⁴ Antoni Bolecki, *Wymiana informacji między konkurentami w świetle prawa ochrony konkurencji*. Przegląd Prawa Handlowego, styczeń 2011.

²⁵ Łukasz Dubiński, *Sugerowanie cen czy zмова? Dowody zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję*, materiały z Konferencji z okazji XX-lecia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Poznań 2010.

Zbieg Działań

Zbieg działań związków przedsiębiorców, którym został postawiony zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję polega **na wprowadzeniu w tym samym czasie (19-28 stycznia 2010 roku) jednolitych cen za świadczone usługi** w wysokości 7 zł za pierwszy kilometr, 2,20 zł za następny kilometr i 25 zł za jedną godzinę postoju, co przedstawia Tabela nr 3.

Z informacji udzielonych przez strony postępowania wynika także, że ceny za usługi przewozu osób taksówką zostały podniesione z tego samego poziomu, czyli 6 zł za pierwszy kilometr, 1,80 zł za kolejny kilometr i 25 zł za jedną godzinę postoju, co ilustruje Tabela nr 4.

Tabela 3

Wysokość opłat za usługi taksówkowe obowiązujące w związkach przedsiębiorców od stycznia 2010 roku

Związek przedsiębiorców	Oplata za pierwszy kilometr	Oplata za następny kilometr	Oplata za 1 h postoju
Zrzeszenie	7,00	2,20	25,00
A. Lipiński	7,00	2,20	25,00
A. Pokrętka	7,00	2,20	25,00

Źródło: UOKiK – akta sprawy

Tabela 4

Wysokość opłat za usługi taksówkowe obowiązujące w związkach przedsiębiorców do stycznia 2010 roku

Związek przedsiębiorców	Oplata za pierwszy kilometr	Oplata za następny kilometr	Oplata za 1 h postoju
Zrzeszenie	6,00	1,80	25,00
A. Lipiński	6,00	1,80	25,00
A. Pokrętka	6,00	1,80	25,00

Źródło: UOKiK – akta sprawy

Nieprawdziwe uzasadnienie

Strony zaprzeczyły, aby działały w porozumieniu i wiedziały o działaniach swoich konkurentów podczas podejmowania decyzji o podwyżce cen. Wyjaśniały, że ich działania były niezależne i wynikały z obserwacji rynku. Nadto podniosły, iż ustalenie ceny na poziomie cen stosowanych przez konkurentów miało na celu zatrzymanie klientów. Natomiast odmowa podniesienia cen spowodowałaby odejście taksówkarzy z korporacji.

Za nieprawdziwością tego uzasadnienia przemawiają następujące argumenty:

Po pierwsze, należy zwrócić uwagę na istotne różnice pomiędzy datą - według oświadczenia samych przedsiębiorców - oficjalnego wprowadzenia podwyżki cen, a datą, kiedy w Okręgowym Urzędzie Miar w Bydgoszczy swoje taksometry przewzorcowywali pierwsi przedsiębiorcy z danego związku (Tabela 5) oraz okresem, w którym musiała być już podjęta decyzja o podwyżce cen.

Z informacji podanych przez strony postępowania dotyczących dat wprowadzenia nowych cen za usługi oraz dat, kiedy pierwsi przedsiębiorcy z danego związku przystąpili do przewzorcowywania taksometrów wynika bowiem, że przewzorcowywania taksometrów

następowały 1-2 dni przed wprowadzeniem w życie podwyżki cen przez dany związek. Fakt ten należy uwzględnić przy dalszych rozważaniach w szczególności przy ustalaniu, kiedy rozpoczęto podejmowanie działań (rozpoczęto procedurę) w celu wprowadzenia nowych podwyższonych cen przez poszczególne związki przedsiębiorców.

Tabela 5
Daty wprowadzenia zmian cen przez związki przedsiębiorców

Związek przedsiębiorców	Deklarowana data wprowadzenia zmian cen	Daty rozpoczęcia przewzorcowywania taksometrów w OUM
Zrzeszenie	28.01.2010	26.01.2010
A. Lipiński	19.01.2010	18.01.2010
A. Pokrętka	22.01.2010	20.01.2010

Źródło: UOKiK – akta sprawy

Z powyższych danych wynika, że w przypadku Andrzeja Lipińskiego, z uwagi, na fakt, że przedsiębiorcy z nim związani rozpoczęli przewzorcowywanie taksometrów w Okręgowym Urzędzie Miar w Bydgoszczy (**dalej także: OUM**) w dniu 18 stycznia 2010 roku, a zgodnie z jego oświadczeniem na rozpoczęcie przewzorcowywania oczekiwał on kilka dni, decyzja o podwyżce cen musiała zapaść na kilka dni przed rozpoczęciem przewzorcowywania taksometrów. Musiał to być zatem jeden z dni w tygodniu poprzedzającym tydzień, w którym przewzorcowywano taksometry **tj. dzień od 10 do 15 stycznia 2010 roku**

Andrzej Pokrętka podjął decyzję o podwyżce cen za usługi nie tylko wcześniej niż 22 stycznia 2010 roku, ale także wcześniej niż w dniu 20 stycznia 2010 roku Uwzględniając zaś wspomniany przynajmniej kilkudniowy termin oczekiwania na rozpoczęcie przewzorcowywania taksometrów oraz fakt, że w dniach 16-17 stycznia 2010 roku OUM był nieczynny z uwagi na przerwę weekendową, a także okoliczność, że od 18 stycznia 2010 roku przewzorcowywania dokonywane były przez przedsiębiorców związanych z Andrzejem Lipińskim, decyzja o podwyższeniu cen musiała być podjęta na kilka dni przed 20 stycznia 2010 roku. Przyjmując zaś za Andrzejem Pokrętką, że wysokość stawek została ustalona po kilku spotkaniach, które musiały mieć miejsce na przestrzeni kilku dni, decyzja o wysokości stawek musiała zapaść co najmniej w dniach 10-15 stycznia 2010 roku. Istotne jest także to, że według oświadczenia Andrzeja Pokrętki, nalepki informujące o zmianach cen zostały odebrane od wykonawcy w dniach 22 albo 23 stycznia 2010 roku, a zlecenie ich wykonania zostało wydane na kilka dni przed 22 stycznia 2010 roku. Potwierdza to wniosek, że decyzja o zmianach cen musiała być podjęta w tygodniu poprzedzającym tydzień, w którym przewzorcowywano taksometry tj. **w dniach 10-15 stycznia 2010 roku** lub nawet wcześniej.

Podobna sytuacja jest w przypadku Zrzeszenia, gdzie również data podana jako moment wprowadzenia podwyżki nie pokrywa się z datą, kiedy przedsiębiorcy związani ze Zrzeszeniem rozpoczęli wprowadzanie zmienionych stawek cen do swoich taksometrów. Przedstawiciel Zrzeszenia oświadczył, że zmiana cen nastąpiła w dniach 28-30 stycznia 2010 roku, gdy tymczasem przewzorcowywanie taksometrów przedsiębiorców związanych ze Zrzeszeniem rozpoczęło się w dniu 26 stycznia 2010 roku Przewzorcowywanie taksometrów rozpoczęło się zatem tydzień po tym, jak przewzorcowywanie rozpoczęli przedsiębiorcy związani z Andrzejem Lipińskim. Uwzględniając zaś fakt, jak to wynika z oświadczenia Pana Kurkierewicza, że Zrzeszenie musiało oczekiwać około 2 tygodni na rozpoczęcie przewzorcowywania, to decyzja o podwyżce cen i wystąpieniu do UOM musiała zostać podjęta około 12 stycznia 2010 roku (2 tygodnie przed dniem 26 stycznia 2010 roku), czyli także **w dniach 10-15 stycznia 2010 roku**.

Informacja o zmianie cen przez Andrzeja Lipińskiego, który wprowadził je w pierwszej kolejności, nie mogła być, jak wynika z wyżej przedstawionych faktów, upowszechniona przed dniem 18 stycznia 2010 roku, **tymczasem, jak wynika z wyżej prezentowanej sekwencji zdarzeń, Andrzej Pokrątko i Zrzeszenie rozpoczęli przygotowania do wprowadzenia nowej taryfy już w dniach 10-15 stycznia 2010 roku.**

Nieprawdziwość tezy o naśladownictwie obrazuje Tabela 6

Tabela 6
Daty wprowadzenia zmian cen przez związki przedsiębiorców.

Związek przedsiębiorców	Data wprowadzenia zmian cen	Daty przewzorcowywania taksometrów w OUM	Faktyczna data podjęcia decyzji i zmianie ceny
Zrzeszenie	28.01.2010	26.01.2010	15.01.2010
A. Lipiński	19.01.2010	18.01.2010	15.01.2010
A. Pokrątko	22.01.2010	20.01.2010	15.01.2010

Źródło: UOKiK – akta sprawy

Po drugie o nieprawdziwości powyższych twierdzeń świadczy fakt, że podwyżka cen nastąpiła na skutek propozycji taksówkarzy, które to propozycje wykształciły się podczas rozmów przedsiębiorców z różnymi korporacjami podczas przebywania na postojach taxi.

Wynika to między innymi z oświadczeń stron postępowania. Pan Zbigniew Kurkiewicz oświadczył, bowiem: „*Podwyższyliśmy na tą samą cenę, bo takie były propozycje naszych taksówkarzy. Taksówkarze Zrzeszenia rozmawiają z innymi taksówkarzami innych korporacji.*” Potwierdza to zatem wniosek, że wiedza o planowanej podwyżce zarówno co do wysokości jak i terminu jej wprowadzenia była wśród przedsiębiorców korzystających z postojów rozpowszechniona. Wiedza ta z kolei musiała dotrzeć do przedsiębiorców zrzeszających przedsiębiorców-taksówkarzy, aby ci te propozycje zaakceptowali.

W rezultacie zatem Zrzeszenie, Andrzej Pokrątko i Andrzej Lipiński znali planowane przez swoich konkurentów posunięcia rynkowe i prawdopodobny termin ich podjęcia. Podejmując więc decyzje o podwyższeniu cen, nie podejmowali ryzyka gospodarczego, jakie istniałoby, gdyby wiedzy tej nie posiadali.

Po trzecie, w ocenie Prezesa UOKiK, wyjaśnienie podane przez Zrzeszenie, iż ustalenie ceny na poziomie cen stosowanych przez konkurenta ma na celu zatrzymanie klientów w Zrzeszeniu, poczytać również należy jako nieprawdziwe.

Na rynku konkurencyjnym bowiem podwyżka cen zawsze musi się wiązać z ryzykiem utraty części klientów i spadkiem przychodów, który może być częściowo bądź całkowicie zrekomensowany zwiększoną ceną jednostkową za usługę. Przy niezmiętej jakości usługi, nabywca usługi rozważy, czy nie jest dostępna na rynku usługa tańsza. W razie dostępności tej usługi wybierze ofertę konkurenta. W ocenie organu antymonopolowego, odbiorcę usług przewozu osób taksówką nie charakteryzuje szczególne przywiązanie do określonego usługodawcy, zwłaszcza w sytuacji zbliżonej jakości usług u konkurujących przedsiębiorców. W sytuacji zatem, gdy do wyboru ma skorzystanie z usług dwóch dobrze rozpoznawalnych na danym rynku taksówkowych grup radiowych, które świadczą usługi na tym samym poziomie jakości, zupełnie nieuzasadnione byłoby wybranie usługi droższej. W przypadku przewozu osób taksówką, nie można też brać pod uwagę, o ile takie sytuacje mają miejsce, przypadków, w których dany klient korzysta z usług tylko jednego przedsiębiorcy-taksówkarza. Takie przypadki są bowiem rzadkie.

Po czwarte, należy zwrócić uwagę na słowa Andrzeja Lipińskiego: „*Taksówkarze przychodzą do mnie z propozycjami zmian cen. Ja mogę się zgodzić albo nie. Ale nie mogę ich*

przymusić, żeby zrezygnowali z tych propozycji. Gdyby był moim pracownikiem mógłbym go zwolnić, ale dlatego, że oni są samodzielnymi przedsiębiorcami to ryzykują tym, że nie będą przyjmować zleceń ode mnie” oraz fakt przyznany przez pozostałe strony postępowania, że to taksówkarze przychodzili do nich w sprawie podwyżki. W ocenie Prezesa UOKiK, fakty te dowodzą, że przedsiębiorcy, którym postawiono zarzut zawarcia porozumienia: Andrzej Lipiński, Andrzej Pokrątką i Zrzeszenie **świadomie brali udział w praktyce uzgodnionej polegającej na ustaleniu cen za usługi przewozu osób taksówką na poziomie 7 zł i 2,20 zł i 25 zł**. Musieli oni bowiem wiedzieć, że przedsiębiorcy przez nich zrzeszeni przeprowadzali rozmowy z przedsiębiorcami korporacji konkurentów, do których zgłaszali swoje postulaty odnośnie wysokości i terminu wprowadzenia podwyżek. Poprzez wymianę informacji między przedsiębiorcami świadczącymi usługi przewozu osób taksówką z korporacji objętych porozumieniem Andrzej Pokrątką, Andrzej Lipiński i Zarząd Zrzeszenia mieli wiedzę, jakich podwyżek żądają przedsiębiorcy z konkurencyjnych korporacji. Wykorzystując tę wiedzę, strony postępowania wspólnie podniosły ceny do tego samego poziomu, co konkurenci. W sytuacji, w której niezależny przedsiębiorca rozważałby podniesienie cen, nie posiadając wiedzy o planach konkurenta, mało prawdopodobne jest, że doszedłby do wniosku, aby podnieść ceny w tym samym terminie i do tego samego poziomu co konkurenci. Powyższa konkluzja dotyczy w równym stopniu wszystkich przedsiębiorców objętych porozumieniem. Uwzględniając fakt, że to związani z nimi taksówkarze żądali podwyżek, wzrost cen mógł być zarówno mniejszy (aby ustrzec się utraty klientów) bądź też większy (by w ten sposób zadowolić przedsiębiorców–taksówkarzy). **Tymczasem strony postępowania doszły do identycznych wniosków w tym samym czasie**. Podjęli bowiem decyzję o podniesieniu cen do poziomu 7 zł za pierwszy kilometr i 2,20 za następny kilometr i 25 zł za jedną godzinę postoju w dniach 10-15 stycznia 2010 roku Taką wersję wydarzeń potwierdza, w ocenie organu antymonopolowego także wypowiedź Andrzeja Pokrątki, który stwierdził, że podwyżka cen do poziomu 7 zł i 2,20 zł i 25 zł za jedną godzinę postoju została wybrana spośród wielu wariantów. Świadczy to bowiem o tym, że przedsiębiorca ten miał wiedzę na temat planów konkurencyjnych związków przedsiębiorców i wybrał wariant bezpieczny, czyli podniesienie cen w taki sam sposób jak konkurenci.

W tym kontekście istotne jest także to, że żaden ze związków przedsiębiorców nie opracował kalkulacji kosztów dot. wprowadzonych, nowych opłat.

Po piąte, Prezes UOKiK uznał także, że argumentacja Andrzeja Lipińskiego polegająca na twierdzeniu, że odmowa podniesienia cen spowodowałaby odejście taksówkarzy ze związku nie jest prawdziwa. Podniesiona argumentacja nie może się ostać, jako że biorąc pod uwagę wspomnianą 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.

Po szóste, nawet jeśli przyjąć, że część taksówkarzy korporacji Andrzeja Lipińskiego rozpoczęła świadczenie usług według nowych cen w dniu 18 stycznia 2010 roku, czyli niezwłocznie po zmianie układu taryf w OUM, to niemożliwym jest, nawet jeżeli informacja o wysokości nowych opłat dotrze do innego przedsiębiorcy (Andrzeja Pokrątki), że spowoduje ona natychmiastowe wdrożenie przez tego przedsiębiorcę procedury zmiany taryf. Tymczasem, zgodnie z ustalonym stanem faktycznym przedsiębiorcy związani z Andrzejem Pokrątką rozpoczęli przewzorcowywanie taksometrów już dwa dni po przedsiębiorcach związanych z Andrzejem Lipińskim. Zgodnie natomiast z oświadczeniem Andrzeja Pokrątki, decyzja o wprowadzeniu zmian cen poprzedzona była rozmowami ze zrzeszonymi przez niego przedsiębiorcami oraz kilkudniowym oczekiwaniem na rozpoczęcie

przewzorcowywania taksometrów. Niemożliwym byłoby zatem zrealizowanie tej procedury w okresie między ujawnieniem się na rynku cen korporacji Andrzeja Lipińskiego (najwcześniej 18 stycznia 2010 roku), a dniem rozpoczęcia przewzorcowywania taksometrów przez członków korporacji Andrzeja Pokrątki (20 stycznia 2010r.).

Podobny wniosek wynika z okoliczności odnoszących się do Zrzeszenia. Przyjmując, jak wyżej, że najwcześniej w dniu 18 stycznia 2010r. ceny stosowane przez Andrzeja Lipińskiego stały się jawne, działania Zrzeszenia z dnia 26 stycznia 2010r., przy kilkunastodniowym oczekiwaniu na rozpoczęcie przewzorcowywania taksometrów, nie mogły być reakcją na podwyżki cen w związkach Andrzeja Lipińskiego i Andrzeja Pokrątki, ale skutkiem podjętej w dniach 10-15 stycznia decyzji o podwyżce cen. W momencie zaś podjęcia tej decyzji, ceny pozostałych związków objętych porozumieniem nie były jeszcze jawne. Wyjaśnienia Zrzeszenia, którymi wykazuje ono na paralelność swych zachowań, zawarte w słowach „*W pewnym momencie pojawiły się w Bydgoszczy taksówki z podwyższoną ceną, ten fakt zgłosili mi taksówkarze Zrzeszenia.*” uznać należy zatem za nieprawdziwe. Decyzję o zmianie ceny korporacja ta podjęła bowiem dużo wcześniej, o czym była mowa powyżej, aniżeli po ujawnieniu cen przez Andrzeja Lipińskiego.

W tym miejscu Prezes Urzędu pragnie podkreślić, iż warunkiem uznania działań za paralelne jest ich adekwatność do nowej sytuacji na rynku²⁶. W sprawie Dyestuffs²⁷ Komisja Europejska określiła, iż zachowania paralelne mogą zostać uznane za legalne m.in., gdy struktura cenowa kształtuje się w ten sposób, iż konkurent natychmiast odczuwa zmianę ceny zastosowaną przez innego konkurenta. **W przedmiotowej sprawie zaś brak jest okresu, w którym strony postępowania mogłyby odczuć wprowadzenie nowych, wyższych cen przez pozostałe związki działające na rynku, albowiem strony niniejszego postępowania zmiany te wprowadzały niejako równolegle.**

Niewątpliwie natomiast z pewnym rodzajem naśladownictwa (co do decyzji o podwyżce cen, niemniej jednak do innego poziomu) mamy do czynienia w przypadku działań pozostałych związków przedsiębiorców działających na rynku właściwym, tj.: Spółdzielni Łączności Transportowej Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy, Józefa Jadźwińskiego i Elżbiety Jadźwińskiej (P.H.U.P. RADIO TAXI „EXPRESS” E.J. Jaźwińscy s.c.) oraz Adriany Grzybowskiej. Te związki przedsiębiorców wprowadziły podwyższone ceny odpowiednio w dniach 18 lutego 2010 roku, 16 lutego 2010 roku i 24 lutego 2010r. Wprowadzenie nowych cen poprzedzał zatem dość znaczny okres, w którym możliwe było spostrzeżenie zmian na rynku, zareagowanie na nową sytuację i podjęcie czynności zmierzających do ujawnienia nowych cen na rynku. W przypadku przedsiębiorców objętych porozumieniem brak tych etapów, jak również czasu na ich przeprowadzenie. Ponadto podwyżka cen u przedsiębiorców nie objętych porozumieniem nie nastąpiła do tego samego poziomu, co w prosty sposób świadczy o podejmowaniu przez nich walki konkurencyjnej na rynku. Z okoliczności sprawy wynika natomiast, że strony postępowania z rywalizacji tej zrezygnowały.

Po siódme, znaczące są słowa Pana Kurkierowicza, w których stwierdził, on, że: „*W Bydgoszczy jest określona liczba zleceń, które procentowo rozdziela się między wszystkie korporacje, a stosunek tych udziałów nie zmienia się od lat.*” W ocenie Prezesa UOKiK, potwierdza to teorie przedstawioną w niniejszej decyzji, że strony postępowania stosują praktykę uzgodnioną w postaci uzgadniania cen i wprowadzania ich w tym samym terminie. **Chcąc utrzymać powyższy stan rzeczy, w którym udziały poszczególnych uczestników**

²⁶ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie ...*, s. 45.

²⁷ Dyestuffs: Re Aniline Dyes Cartel [1969] CMLR D 23; [1969]OJ L195/11

porozumienia się nie zmieniają a ich ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej jest dużo mniejsze, stosują uzgodnioną praktykę poprzez zbieranie informacji od przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką i na tej podstawie wspólnie podejmują decyzje o zmianach cen i momencie ich wprowadzenia.

Powyższe potwierdzają także słowa Andrzeja Pokrątki, który stwierdził że „*zawsze tak było, że jak jeden podniesie to inni też podniosą*”.

W tym kontekście, należy także mieć na uwadze fakt, że m.in. w stosunku do Andrzeja Pokrątki i Andrzeja Lipińskiego w 2003 roku została wydana decyzja Nr RBG 31/2003 stwierdzająca zawarcie zakazanego prawem porozumienia cenowego, polegającego na wprowadzeniu identycznych cen za świadczone usługi. W przypadku tej decyzji oparto się dowodach bezpośrednich w postaci dowodów z dokumentów prywatnych, które Prezes Urzędu pozyskał w trakcie kontroli. Obecnie zaś antykonkurencyjne działania stron postępowania są trudniejsze do wykrycia, ponieważ dochodzą do skutku w formie ustnej.

Po ósme, znamienne są także słowa Pana Zbigniewa Naskręta, w których stwierdził on: „*Konkurujemy ceną z innymi taksówkami np. Komfort, Ekspres*” pomijając jednocześnie związki Panów Andrzeja Pokrątki i Andrzeja Lipińskiego. W ocenie Prezesa UOKiK, może to świadczyć o tym, że w świadomości władz Zrzeszenia związki Pana Andrzeja Pokrątki i Andrzeja Lipińskiego nie są postrzegane jako konkurencyjne.

Prawdopodobieństwo kontaktu

Dowód na kontakty między związkami przedsiębiorców w powyższej formie stanowi m.in. protokół z posiedzenia Zarządu Zrzeszenia z dnia 9 lutego 2009 roku, gdzie stwierdzono: „*W międzyczasie przeprowadzi się rozmowy z poszczególnymi korporacjami Radio taxi na temat udzielania tej zniżki do Fordonu*”. **Wynika z tego więc to, że stałą praktyką wśród korporacji taksówkarzy było kontaktowanie się między sobą w sprawie ustalania cen za usługi przewozu osób taksówką.**

Co najistotniejsze, przedsiębiorcy świadczący usługi przewozu osób taksówką kontaktowali się ze sobą na postojach taxi. W Bydgoszczy funkcjonuje bowiem wiele postojów taksówek, z których korzystają przedsiębiorcy zrzeszeni w różnych związkach przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób taksówką. W związku z tym z tego samego postoju mogą korzystać jednocześnie przedsiębiorcy związani z wszystkimi wymienionymi w części ustalającej związkami przedsiębiorców. Z tego też względu między przedsiębiorcami pochodzącymi z różnych związków może dochodzić do kontaktów na tych postojach. W ramach tych kontaktów omawiane mogą być zaś rozmaite kwestie, w tym, dotyczące warunków świadczenia usług przez poszczególne związki przedsiębiorców, np. ceny tych usług. Informacje pozyskane w ten sposób na temat działalności konkurentów mogły być też w naturalny sposób przekazywane do przedsiębiorców objętych przedmiotowym porozumieniem, czyli do Andrzeja Lipińskiego, Andrzeja Pokrątki i Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy.

Przykładowo Andrzej Pokrątki, sam stwierdził, iż kontaktuje się z taksówkarzami na postojach, mówiąc: „*Ja z większością taksówkarzy rozmawiałem na postojach. Rozmawialiśmy, kiedy zrobić tę podwyżkę i ustaliliśmy termin styczniowy*.” W ocenie Prezesa UOKiK niewykluczone jest także, że w tych miejscach przedstawiciele Zrzeszenia, Andrzej Pokrątki i Andrzej Lipiński kontaktowali się także z przedsiębiorcami pozostałych korporacji taksówkowych.

Ponadto z zeznań Pana Zbigniewa Naskręta wynika, że strony postępowania znają się osobiście i wzajemny kontakt nie byłby dla nich problemem.

Konkluzje

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że w opisanej sytuacji związku przedsiębiorców, którym postawiono zarzut zawarcia porozumienia antykonkurencyjnego, **podjęły decyzję o podwyżce cen usług do jednakowego poziomu, jednocześnie, lub w ciągu kilku następujących po sobie dni, kiedy nowe stawki korporacji, która pierwsza wprowadziła podwyżkę, czyli MPT ŁUCZNICZKA TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński w Bydgoszczy (18 stycznia 2010r.) nie były jeszcze jawne.**

Jest rzeczą oczywistą, że przedsiębiorcy w sytuacji postawienia zarzutu zawarcia zakazanego porozumienia, co do zasady, dążą wszelkimi środkami do udowodnienia, że w danym konkretnym przypadku nie mamy do czynienia ze skoordynowanym zachowaniem lecz z indywidualną oceną rynku, każącą im działać równoległe z ich konkurentami. Postulat samodzielności zachowań przedsiębiorcy na rynku nie eliminuje bowiem prawa przedsiębiorcy do „(...) *czujnego dostosowywania się do stwierdzonego lub oczekiwanego zachowania się konkurentów (...)*”²⁸.

Zachowania paralelne polegają na świadomym dostosowywaniu się przedsiębiorców do zmienionych warunków rynkowych, w tym do zachowań konkurentów. Jest to normalna reakcja rynkowa i nie jest zakazana. Warunkiem uznania takich działań za legalne jest ich **adekwatność do nowej sytuacji na rynku**²⁹. Typowym przykładem jest podniesienie cen jako reakcja na wzrost ceny jednego z kluczowych komponentów produktu czy podobne posunięcia ze strony konkurentów. Charakterystyczną cechą zachowań paralelnych jest brak – charakterystycznego dla zakazanego porozumienia – elementu uzgodnienia, podjętego w jakiegokolwiek formie.

Zdaniem Prezesa Urzędu, nie można na gruncie przedmiotowego postępowania mówić o zachowaniach paralelnych stron tego postępowania. Postulatowi samodzielności zachowań przedsiębiorców zaprzeczają bowiem kontakty między przedsiębiorcami, których celem lub skutkiem jest wpłynięcie na zachowania rynkowe konkurenta lub choćby informowanie go o własnych podjętych lub zamierzonych działaniach³⁰. **Gdy dostosowanie się do zmienionych warunków rynkowych poprzedzone jest dowolnym uzgodnieniem, traktuje się je jako porozumienie**³¹.

W przedmiotowej sprawie nie istnieje, zdaniem Prezesa Urzędu, żadne inne poza uzgodnieniami dokonany przez strony postępowania, racjonalne wyjaśnienie dla jednoczesnych, niemalże identycznych działań stron dotyczących podwyżki opłat. Podobne zachowania stron, wskazane wyżej, nie są adekwatne do istniejących warunków rynkowych.

²⁸ Ibidem, s. 28; por. także wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16.12.1975r. w sprawie *Coöperative vereniging „Suiker Unie” UA i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich*, zbiór wyroków TS 1975, s. 1663., T. Skoczny, *Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję II*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 13.

²⁹ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie ...*, s. 45.

³⁰ Por. T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo ...*, s. 29; por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16.12.1975 r. w sprawie *Coöperative vereniging „Suiker Unie” UA i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich*, zbiór wyroków TS 1975, s. 1663; wyrok SPI z dnia 12.07.2001 r. w połączonych sprawach T-202/98, T-204/98 i T-207/98 *Tate&Lyle plc British Sugar plc, Napier Brown & Co. V. Komisja Wspólnot Europejskich* (Zb. Orz. 2001, II-2035); wyrok SPI z dnia 20.04.1999 r. w połączonych sprawach T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94, T-335/94 *Limburgse Wijnl Maatschappij NV, Elf Atochem SA, BASF AG, Shell International Chemical Company Ltd, DSM NV oraz DSM Kunststoffen BV, Wacker-Chemie GmbH, Hoechst AG, Societe artisanne de winyle, Montedison SpA, Imperial Chemical Industries plc, Hüls AG i Enichem SpA v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 1999, II-931, *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2 ...*, s. 435.

³¹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5.10.2005 r., sygn. Akt VI A Ca 1146/04.

Nie zaszły bowiem żadne nowe okoliczności, które uzasadniałyby podwyżkę dokonaną przez wszystkie strony akurat w styczniu 2010 roku.

W związku powyższym nie może być w ustalonym stanie faktycznym mowy o naśladownictwie cenowym. Powyższe fakty należy, w konsekwencji interpretować jako działania uzgodnione pomiędzy przedsiębiorcami, będącymi uczestnikami tego samego rynku relewantnego.

W ocenie Prezesa UOKiK, każda ze stron postępowania miała wiedzę na temat planowanych działań konkurentów. Uzgodnienia te były dokonywane między przedsiębiorcami objętymi porozumieniem pośrednio poprzez taksówkarzy z nimi związanymi. To oni bowiem ustalali na postojach wysokość stawek do jakich chcieliby, aby ceny zostały podniesione oraz przybliżony termin ich wprowadzenia. Te uzgodnienia były zaś przekazywane do Zarządu Zrzeszenia, Andrzeja Lipińskiego i Andrzeja Pokrątki. Niewątpliwie wiedza ta umożliwiła im wyłączenie ryzyka, że konkurent zachowa się inaczej. W rezultacie wiedząc, że większość przedsiębiorców związanych zarówno ze Zrzeszeniem, Andrzejem Lipińskim i Andrzejem Pokrątką chce podwyżek cen i znając wysokość tych podwyżek mogli bez ryzyka gospodarczego podjąć decyzję.

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 także żadnych dowodów, np. własnych kalkulacji kosztów, które uzasadniałyby wysokości nowych cen.

Ponadto, zgodnie z oświadczeniem pana Andrzeja Pokrątki w ciągu jednego dnia możliwe jest w OUM w Bydgoszczy przewzorcowanie ok. 50-60 taksometrów. Z dużym prawdopodobieństwem można więc założyć, że jedynie to ograniczenie ilościowe występujące po stronie OUM spowodowało, że akcja wprowadzania nowych układów taryf we wszystkich korporacjach objętych porozumieniem trwała kilkanaście dni. Jeżeli istniałaby sposobność przewzorcowania taksometrów w nieograniczonej ilości, to uprawniona jest hipoteza, że we wszystkich 586 taksówkach, należących do członków skarżonych związków taksówkarzy, zostałyby ono wykonane przez wszystkie korporacje jednocześnie. Zdolność przerobową Urzędu pokazuje także prosta kalkulacja, z której wynika, że przewzorcowanie około 600 urządzeń trwało ok. 10 dni - od 18 do 29 stycznia 2010 roku.

Nadto, Prezes UOKiK ocenił działania stron postępowania w kontekście wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 października 2005 roku, sygn. akt VI A Ca 1146/04, w którym stwierdził, że „(...) *naśladownictwo zachowań rynkowych jest uzasadnione wówczas, gdy decyzja o podwyżce zostaje podjęta przez podmiot, będący liderem rynku i mający na nim największy udział*”. W przedmiotowej sprawie lider rynku, tj. Zrzeszenie, posiadające w nim, biorąc pod uwagę liczbę zrzeszonych taksówkarzy, ponad 21 % udział, nie wprowadził podwyżki opłat jako pierwszy. Zgodnie ze wykazanymi okolicznościami decyzję o zmianie cen podjął, jako pierwszy Andrzej Lipiński, który posiada na rynku dużo niższy udział, niemal dwa razy niższy niż Zrzeszenie, czyli ok. 11%. 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.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1) okiku zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Unifikacja i identyczność stosowanych taryf spowodowała **osiągnięcie na rynku antykonkurencyjnego skutku w postaci ograniczenia konkurencji cenowej na lokalnym rynku usług przewozowych wykonywanych taksówkami w Bydgoszczy**. W wyniku zawartego porozumienia konkurencja cenowa pomiędzy skarżonymi prawie całkowicie zanikła. Przedsiębiorcy objęci porozumieniem wprowadzając identyczne ceny wyłączyli podstawowy mechanizm rynkowy opierający się na ryzyku gospodarczym ponoszonym przy decyzjach o podwyżce cen. Praktyka, która doprowadziła do ustalenia identycznej podwyżki cen i w ten sposób żadna ze stron postępowania wyeliminowała ryzyko utraty klientów na skutek podwyżki cen. Stosując ten mechanizm korporacje taksówkowe mogą podwyższać ceny w każdym momencie, gdy uznają to za stosowne, bez ponoszenia konsekwencji ekonomicznych, jakie na konkurencyjnym rynku z decyzją o podwyżce cen się wiążą, a mianowicie z ryzykiem przegrania rywalizacji cenowej z konkurentem i co za tym idzie spadku liczby klientów i przychodów z prowadzonej działalności gospodarczej. Ujmując zaś tę sytuację od strony konsumentów, należy ponad wszelką wątpliwość stwierdzić, że ta grupa uczestników rynku ponosi wszelkie konsekwencje decyzji stron postępowania. W zaistniałej sytuacji są oni niejako skazani na płacenie ustalonych wyższych cen, co nie miałoby miejsca w sytuacji rywalizacji cenowej, która w naturalny sposób prowadzi do obniżenia cen na rynku konkurencyjnym.

Podjęte przez skarżonych przedsiębiorców działania bezsprzecznie godzą zatem w ideę wolnego rynku i swobodę konkurencji. Ujednolicenie polityki cenowej objęło korporacje taksówkowe posiadające łącznie prawie 50 % udziału w rynku. 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.

Mając na uwadze ustalenia stanu faktycznego, postawiony zarzut naruszenia art. 6 ust. 1 pkt 1 okiku należy uznać za udowodniony. Skarżeni zawarli porozumienie polegające na uzgodnieniu i ujednoliceniu cen, co skutkowało ograniczeniem konkurencji pomiędzy korporacjami taksówkowymi na rynku właściwym.

Prezes UOKiK, co do zasady, nie kwestionuje prawa do dokonywania zmian cen, w tym podwyżek, 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.

W ocenie Prezesa UOKiK, w przedmiotowej sprawie, nie istnieją żadne inne poza uzgodnieniem dokonany przez strony postępowania, racjonalne wyjaśnienie dla jednoczesnych, identycznych działań stron dotyczących podwyżki za usługi przewozu osób taksówką. Podobne zachowania stron, wskazane wyżej, nie są adekwatne do istniejących warunków rynkowych. Nie zaszły bowiem żadne nowe okoliczności, które uzasadniałyby podwyżkę dokonaną przez wszystkie strony akurat w miesiącu styczniu 2010 roku. Paliwa drożały bowiem od dłuższego czasu, nie wzrosły także gwałtownie obciążenia publiczno – prawne. **Zdaniem Prezesa UOKiK, bez uprzedniej wymiany informacji o obecnych i zamierzonych działaniach w zakresie opłat za świadczone usługi, niemożliwym jest,**

aby strony postępowania podniosłyby opłaty do tego samego poziomu, niemalże jednocześnie.

Mając na względzie wszystkie okoliczności sprawy orzeczono, jak w pkt I sentencji.

Kary pieniężne

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 okiku, Prezes UOKiK 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 ww. ustawy, w zakresie niewyłącznym na podstawie art. 7 i 8 tej ustawy.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej posiada więc fakultatywny charakter. Nakładanie kar pieniężnych w świetle wyżej przywołanego przepisu odbywa się co prawda na zasadzie fakultatywności, niemniej jednak – jak określa się w doktrynie – stosowanie kar pieniężnych powinno mieć miejsce w przypadkach dostatecznie wykształconych w praktyce reguł stosowania przepisów dotyczących praktyk ograniczających konkurencję.³² Ponadto, w orzecznictwie podkreśla się, iż skuteczna polityka karania wymaga, aby w przypadku stwierdzenia stosowania przez przedsiębiorcę praktyki ograniczającej konkurencję zasadą było nakładanie kary pieniężnej.³³

Mając na uwadze powyższe, a w szczególności fakt, iż Prezes UOKiK wielokrotnie władczo interweniował w sprawach zmów cenowych na lokalnych rynkach przewozu osób taksówką, zwracając uwagę przedsiębiorcom na naganność takich zachowań³⁴, a zasadność tej interwencji potwierdzały sądy³⁵, w niniejszej sprawie postanowiono nałożyć karę pieniężną.

Nadto, podkreślić należy, iż ochrona konkurencji jako mechanizmu funkcjonowania gospodarki dokonywana jest ze względu na fakt, iż praktyki naruszające poszczególne przepisy ustawy, w szczególności zakaz zawierania porozumień ograniczających konkurencję, godzą w dobrobyt konsumenta (ang. *consumer welfare*) i jako sprzeczne z naczelną funkcją ustawy powinny być surowo karane.³⁶

Ustawa antymonopolowa nie zawiera zamkniętego katalogu przesłanek, od których uzależniana jest wysokość nakładanych na przedsiębiorców kar. Norma prawna wynikająca z art. 111 ww. ustawy stanowi jedynie, iż przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa między innymi w art. 106 należy uwzględnić w szczególności okres, stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy, a także uprzednie naruszenie

³² M. Król - Bogomińska [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, T. Skoczny (red.), Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, str. 1606 i 1614.

³³ Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 8 listopada 2004r., sygn. akt XVII Ama 81/03.

³⁴ Decyzja Prezesa Urzędu Nr RBG-31/2003 z dnia 19 grudnia 2003r., decyzja Prezesa Urzędu nr RPZ-23/2006 z dnia 25 sierpnia 2006 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RKR-39/2004 z dnia 30 listopada 2004 r.; Decyzja Prezesa Urzędu nr RKT-29/2005 z dnia 9 maja 2005 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RWR-23/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r.; decyzja Prezesa Urzędu nr RGD-5/2010 z dnia 26 marca 2020r.

³⁵ wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 10 maja 2006 r., sygn. akt XVII AmA 13/05; wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 16 listopada 2006 r., sygn. akt XVII AmA 77/05; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 24 czerwca 2008 r., sygn. akt VI ACa 1286/07; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 28 listopada 2008 r., sygn. akt VI ACa 531/08.

³⁶ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2006 r. sygn. akt III SK 15/06

przepisów ustawy. Jest rzeczą oczywistą, iż na wysokość kary musi mieć także wpływ stopień zagrożenia lub naruszenia interesu publicznoprawnego stosowanymi praktykami ograniczającymi konkurencję. Ponadto w judykaturze wskazuje się, że w przypadku kar za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję przesłankami, które należy brać pod uwagę są: potencjał ekonomiczny przedsiębiorcy, skutki praktyki dla konkurencji lub kontrahentów, dopuszczalny poziom kary wynikający z przepisów ustawy oraz cele, jakie kara ma osiągnąć³⁷. Nałożona przez organ antymonopolowy kara pieniężna powinna pełnić funkcję represyjną (tj. stanowić dolegliwość za naruszenie przepisów ustawy antymonopolowej), a także prewencyjną (tj. zapobiegać podobnym naruszeniom w przyszłości). W zależności od stopnia naruszenia przepisów ustawy, ustala się funkcję prewencyjną lub represyjną za wiodącą.

W punkcie I niniejszej decyzji Prezes UOKiK stwierdził naruszenie przez strony przedmiotowego postępowania art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów poprzez zawarcie porozumienia pomiędzy następującymi przedsiębiorcami:

1. Andrzeja Lipińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą MPT ŁUCZNICZKA TAXI Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Andrzej Lipiński w Bydgoszczy,
2. Andrzeja Pokrątkę, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Radio Taxi Mercedes Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy,
3. Zrzeszenie Transportu z siedzibą w Bydgoszczy,

na rynku przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, poprzez ustalenie bezpośrednio lub pośrednio ujednoczonych cen usług przewozu osób taksówką w Bydgoszczy w wysokości:

- 7 zł – opłata początkowa,
- 2 zł 20 gr – za 1 km,
- 25 zł – za 1 godzinę postoju.

Jak już wspomniano przedmiotowe porozumienie nie korzysta z wyłączenia spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję przewidzianych w art. 7 i 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Maksymalny wymiar kar związany z osiągniętym w 2010 roku przychodem dla poszczególnych przedsiębiorców przedstawiono poniżej w Tabeli nr 7.

Tabela 7

Przedsiębiorca	Przychód	Maksymalna kara
Zrzeszenie	954.430,70 zł	95.443,07 zł
Andrzej Lipiński	409.349,54 zł	40.934,95 zł
Andrzej Pokrątko	310.218,56 zł	31.021,85 zł

Źródło: UOKiK - akta sprawy

Ustalając wymiar kary pieniężnej, organ antymonopolowy w pierwszej kolejności dokonał oceny natury stwierdzonego w niniejszej decyzji naruszenia, która determinuje wysokość kwoty bazowej kary będącej odsetkiem uzyskanego przez ww. przedsiębiorców w 2010 roku przychodu. Wskazać przy tym należy, iż w kwestii natury naruszenia organ antymonopolowy wyróżnia naruszenia: **bardzo poważne** (do których należy zaliczyć przede wszystkim szczególnie szkodliwe horyzontalne ograniczenia konkurencji, w tym porozumienia cenowe, zmowy przetargowe, podział rynku, kolektywne bojkoty, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do eliminacji

³⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27.06.2000r., sygn. akt I CKN 793/98.

konkurencji na rynku), **naruszenia poważne** (do których należy zaliczyć przede wszystkim porozumienia horyzontalne niezaliczane do najpoważniejszych naruszeń, porozumienia pionowe wpływające na cenę lub warunki oferowania produktu, przypadki nadużywania pozycji dominującej mające na celu lub prowadzące do istotnego ograniczenia konkurencji lub dotkliwej eksploatacji kontrahentów lub konsumentów) oraz **naruszenia mniej poważne** niż wyżej wymienione (naruszenia pozostałe, do których należą m.in. porozumienia wertykalne nie dotyczące ceny lub możliwości odsprzedaży towaru, jak również przypadki nadużywania pozycji dominującej o mniejszej wadze). Natura naruszenia znajduje odzwierciedlenie w wysokości kary w ten sposób, że wyjściowy poziom kary, będący podstawą do dalszych wyliczeń, kształtuje się dla poszczególnych rodzajów naruszeń w następujący sposób:

- powyżej 1%, jednak nie więcej niż 3% przychodu w przypadku naruszeń bardzo poważnych;
- powyżej 0,2%, jednak nie więcej niż 1% przychodu w przypadku naruszeń poważnych;
- powyżej 0,01%, jednak nie więcej niż 0,2% przychodu w przypadku naruszeń pozostałych.

W niniejszej sprawie Prezes UOKiK uznał, iż zawarte przez Zrzeszenie, Andrzeja Lipińskiego i Andrzeja Pokrątkę porozumienie zakwalifikować należy do naruszeń **bardzo poważnych**.

Oceniając wagę praktyki, Prezes UOKiK wziął pod uwagę okoliczność, że porozumienie zawarte przez ww. przedsiębiorców określone w art. 6 ust. 1 pkt 1 okiku zaliczane jest do najcięższych naruszeń prawa konkurencji³⁸. 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 Bydgoszczy. Ocena Prezesa Urzędu negatywnego wpływu praktyk ograniczających lub nawet stwarzających potencjalne zagrożenie dla polityki cenowej przedsiębiorców zostało przedstawione wcześniej. Prezes UOKiK, 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 **1,1 %** ich przychodów (Tabela 8).

Przyjmując poziom kwoty bazowej jednakowy dla wszystkich skarżonych przedsiębiorców Prezes UOKiK 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.

Tabela 8

Przedsiębiorca	Przychód	1,1 % przychodu
Zrzeszenie	954.430,70 zł	10.498,74 zł
Andrzej Lipiński	409.349,54 zł	4.502,84 zł
Andrzej Pokrątką	310.218,56 zł	3.412,40 zł

Źródło: UOKiK - akta sprawy

³⁸ T. Skoczny, „Zakaz Praktyk Ograniczających Konkurencję”, Warszawa 2003, s. 17.

Ustalając wymiar kary, organ antymonopolowy wziął w dalszej kolejności pod uwagę specyfikę rynku, na jakim doszło do naruszenia konkurencji oraz specyfikę działalności uczestników porozumienia.

Jako rynek właściwy w przedmiotowej sprawie wyznaczony został rynek przewozu osób taksówką w Bydgoszczy, w którym łączny udział uczestników porozumienia wynosi 48,02%. Oznacza to, że porozumienie pomiędzy stronami postępowania objęło znaczną część rynku w tym, pod względem liczby przedsiębiorców świadczących usługi, pierwszego trzeciego i czwartego uczestnika tegoż rynku (patrz Tabela 2). Porozumienie niewątpliwie wywołało zatem na rynku negatywne skutki w postaci podwyższenia cen oferowanych klientom usług i w istotnym stopniu ograniczyło konkurencję z uwagi na istotną pozycję rynkową uczestników. Biorąc pod te okoliczności, Prezes UOKiK postanowił o podwyższeniu kwoty kar o **20%**.

Tabela 9

Przedsiębiorca	1,1 % przychodu	↑ 20%
Zrzeszenie	10.498,74 zł	12.598,49 zł
Andrzej Lipiński	4.502,84 zł	5.403,41 zł
Andrzej Pokrątko	3.412,40 zł	4.094,88 zł

Źródło: UOKiK - akta sprawy

Elementem uwzględnianym przy ustalaniu wymiaru kary jest **również długotrwałość** naruszenia. Z okoliczności sprawy wynika, że zarzucana praktyka jest stosowana przez strony postępowania co najmniej od ponad roku, przynosząc im tym samym wymierną korzyść ekonomiczną wynikającą z podwyższenia cen. Z tego tytułu, Prezes UOKiK uznał za zasadne zwiększenie wysokości kary z uwagi na długotrwałość praktyki o **30%**.

Tabela 10

Przedsiębiorca	Kara wyjściowa	↑ 30%
Zrzeszenie	12.598,49 zł	16.378,04 zł
Andrzej Lipiński	5.403,41 zł	7.024,43 zł
Andrzej Pokrątko	4.094,88 zł	5.323,34 zł

Źródło: UOKiK - akta sprawy

Na wymiar nałożonej kary pieniężnej mają także wpływ określone okoliczności łagodzące i obciążające.

Prezes UOKiK stwierdził występowanie okoliczności obciążającej, w postaci uprzedniego naruszenia przez Andrzeja Pokrątkę i Andrzeja Lipińskiego ustawy z dnia z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz.U. z 2003r. Nr 86, poz. 804) w postaci zawarcia zakazanego porozumienia polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych opłat za przejazd taksówką – opłata początkowa i opłata za 1 km w taryfie dziennej, co zostało stwierdzone prawomocną decyzją Prezesa UOKiK z dnia 19 grudnia 2003 roku Nr 31/2003. W związku z tym, zasadnym jest zwiększenie wysokości kar w stosunku do Andrzeja Pokrątki i Andrzeja Lipińskiego z uwagi na uprzednie naruszenie ustawy antymonopolowej o 20%.

Ponadto, jak już stwierdzono, Strony postępowanie działały świadomie i umyślnie, bowiem mając wiedzę na temat posunięć konkurentów rynkowych, celowo jednocześnie

wprowadzili w prowadzonych przez siebie związkach przedsiębiorców ceny identyczne z tymi, jakie wprowadzili konkurenci.

W związku z tym Prezes Urzędu uznał za zasadne zwiększenie wysokości kar w stosunku do wszystkich stron postępowania o 20%.

Po zważeniu zaistniałych w niniejszej sprawie okoliczności obciążających organ antymonopolowy uznał, iż kara dla Andrzeja Pokrątki i Andrzeja Lipińskiego powinna zostać podwyższona o 40%, zaś dla Zrzeszenia o 20% (Tabela 11).

Tabela 11

Przedsiębiorca	Kara wyjściowa	Wartości obciążające	Wynik po zaokrągleniu	% przychodu przedsiębiorcy
Zrzeszenie	16.378,04 zł	+ 20%	19.654 zł	2,05 %
Andrzej Lipiński	7.024,43 zł	+ 40%	9.834 zł	2,40 %
Andrzej Pokrątka	5.323,34 zł	+ 40%	7.453 zł	2,40 %

Źródło: UOKiK - akta sprawy

W ocenie Prezesa UOKiK, ww. kary pieniężne w pełni odpowiadają stopniowi zawinienia stron postępowania. Nakładając karę w ustalonej wyżej wysokości, organ antymonopolowy wyszedł z założenia, iż powinna ona mieć charakter zarówno represyjny, jak i prewencyjny, przyczyniając się do zapobieżenia stosowaniu podobnych naruszeń w przyszłości. Niniejsza kara powinna pełnić również funkcję edukacyjną i wychowawczą, a także podkreślać naganność zakwestionowanych w niniejszym postępowaniu zachowań.

Wobec powyższego orzeczono jak w punkcie II sentencji decyzji.

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

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów w związku z art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 roku Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 1964r. Nr 43, poz. 296 ze zmian.) – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Bydgoszczy.

*Z up. Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Bydgoszczy
Dorota Karczewska*

Otrzymują:

1. Andrzej Lipiński
ul. Pod Wierzbami 5
86-032 Niemcz

2. Andrzej Pokrątko
ul. Narcyzowa 7
86-031 Osielsko

3. Zrzeszenie Transportu w Bydgoszczy
ul. Szymborska 8
85-143 Bydgoszcz

4. a/a