



PREZES
URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

DELEGATURA URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW W BYDGOSZCZY

85-097 Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 34
Tel. (0-52) 345-56-44, Fax (0-52) 345-56-17, Tel. (0-52) 3254-267
E-mail: bydgoszcz@uokik.gov.pl

Bydgoszcz, dn. 19.12.2003 r.

Znak: RBG-531-00028/03/AB

Wg rozdzielnika

Decyzja nr RBG 31/2003

- I. Na podstawie art. 104 k.p.a. i art. 9 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t. jedn. Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 804 – zwana dalej ustawą) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i §6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. nr 18 poz. 172), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy, praktykę:

1. Spółdzielni Transportowej Radio Taxi „Zrzeszeni” z siedzibą w Bydgoszczy;
2. Andrzeja Pokrątka prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Radio-Taxi-Mercedes Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy;
3. Józefa Jaźwińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
4. Elżbiety Jaźwińskiej prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
5. Andrzeja Lipińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe „Radio Taxi Łuczniczka” Andrzej Lipiński w Bydgoszczy,

polegającą na zawarciu zakazanego porozumienia, którego celem oraz skutkiem jest ograniczenie konkurencji na rynku indywidualnego przewozu osób taksówkami w Mieście Bydgoszczy, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych opłat za przejazd taksówką – opłata początkowa i opłata za 1 km w taryfie dziennej,

i nakazuje się zaniechanie jej stosowania.

- II. Na podstawie art. 104 k.p.a. i art. 10 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t. jedn. Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 804) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i §6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. nr 18 poz. 172), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy, praktykę:

1. Spółdzielni Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy;
2. Bogdana Karnowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Bogdan Karnowski w Bydgoszczy (nazwa handlowa Tele Radio Taxi);
3. Krystyny Karnowskiej prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Krystyna Karnowska w Bydgoszczy (nazwa handlowa Tele Radio Taxi),

polegającą na zawarciu zakazanego porozumienia, którego celem oraz skutkiem jest ograniczenie konkurencji na rynku indywidualnego przewozu osób taksówkami w Mieście Bydgoszczy, polegającego na bezpośrednim ustaleniu jednolitych opłat za przejazd taksówką – opłata początkowa i opłata za 1 km w taryfie dziennej,

i stwierdza się zaniechanie jej stosowania z dniem 14.03.2003 r.

- III. Na podstawie art. 61 §1 i art. 123 k.p.a. w związku z art. 80 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t. jedn. Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 804) oraz art. 44 ust. 1 tej ustawy, a także stosownie do art. 28 ust. 6 cyt. ustawy i §6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz. U. nr 18 poz. 172), w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,

postanawia się wyłączyć do odrębnego postępowania o nowej sygnaturze RBG-531-07/03/AB kwestię nałożenia kary pieniężnej – za naruszenie zakazu określonego w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy – na:

1. Spółdzielnię Transportową Radio Taxi „Zrzeszeni” z siedzibą w Bydgoszczy;
2. Andrzeja Pokrątkę prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Radio-Taxi-Mercedes Andrzej Pokrątkę w Bydgoszczy;
3. Józefa Jaźwińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo-Uługowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
4. Elżbietę Jaźwińską prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo-Uługowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
5. Andrzeja Lipińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe „Radio Taxi Łuczniczka” Andrzej Lipiński w Bydgoszczy;

6. Spółdzielnię Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy;
7. Bogdana Karnowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Bogdan Karnowski w Bydgoszczy (nazwa handlowa Tele Radio Taxi);
8. Krystynę Karnowską prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Krystyna Karnowska w Bydgoszczy (nazwa handlowa Tele Radio Taxi).

Uzasadnienie

Pismem z dnia 17.09.2002 r. Józef Jaźwiński prowadzący w Bydgoszczy działalność gospodarczą pod nazwą P.H.U.P. Radio Taxi Express, której przedmiotem jest prowadzenie biura przyjmowania zleceń na przewóz osób taksówką osobową i pośrednictwo pomiędzy klientami a przedsiębiorcami wykonującymi przewóz osób w sposób bezpośredni (taksówkarzami), czyli tzw. korporacja radio taxi, zwrócił się do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej Prezesem Urzędu, bądź organem antymonopolowym) o zajęcie stanowiska w sprawie zrównania cen na usługi taksówkowe, czego dokonali przedstawiciele korporacji taksówkowych z terenu Bydgoszczy na spotkaniu w siedzibie Radio Taxi Zrzeszeni przy ul. Gdańskiej w Bydgoszczy w dniu 5.09.2002 r. J. Jaźwiński zawiadomił, że spotkanie dotyczyło przede wszystkim konieczności zlikwidowania przez jego firmę oraz przez Radio Taxi KOMFORT zniżek dla klientów centów handlowych, a także zdjęcia tablic reklamujących o tych rabatach. J. Jaźwiński nie dostosował się do tego żądania w wyznaczonym na 7.09.2002 r. terminie, wobec czego, w dniu 9.09.2002 r. odbyło się kolejne spotkanie w siedzibie Radio Taxi Zrzeszeni, na którym wymuszono podanie przez niego terminu likwidacji tablic. W dniu 17.09.2002 r. na postoju taxi przy ul. Żółkiewskiego do jednego z kierowców współpracujących z J. Jaźwińskim podszedł Prezes Radio Taxi Zrzeszeni i przekazał mu ultimatum w sprawie zdjęcia tablic informujących o zniżkach, pod rygorem zwołania kolejnego zebrania oraz zastosowania wspólnej z A. Lipińskim (Radio Taxi Łuczniczka) taktyki, co podporządkuje niepokornych. J. Jaźwiński opisał wcześniejsze praktyki Radio Taxi Zrzeszeni i Radio Taxi Łuczniczka polegające na stosowaniu w krótkich okresach czasu cen dumpingowych (np. obniżka cen o 50%) do czasu podporządkowania się przez pozostałych właścicieli korporacji taksówkowych do nakazu stosowania cen ustalonych przez te dwie korporacje.

Wobec powyższego, postanowieniem z dnia 19.09.2002 r. Prezes Urzędu wszczął postępowanie wyjaśniające, którego celem było przeprowadzenie badania rynku usług radio taxi w Bydgoszczy.

W toku postępowania wyjaśniającego, Prezes Urzędu wstępnie ustalił, że działalnością w zakresie prowadzenia tzw. korporacji taksówkowej zajmowało się w Bydgoszczy łącznie czternastu przedsiębiorców wymienionych w dalszej części uzasadnienia. Stosowane przez nich opłaty za przejazd, ustalone na podstawie informacji udzielonych przez samych uczestników postępowania oraz danych przekazanych przez Obwodowy Urząd Miar w Bydgoszczy (pismem z dnia 6.01.2003 r.) są zebrane i poddane analizie w tabelach nr 2, nr 3, nr 4, nr 5, nr 6 i nr 7 (ustalenia faktyczne).

Na wezwanie Prezesa Urzędu dotyczące m.in. informacji o sposobie ustalania cen w danej korporacji oraz, czy ceny są jednolicie stosowane przez wszystkich taksówkarzy, korporacje objęte badaniem odpowiedziały następująco:

1. pismem z dnia 13.10.2002 r. Leszek Grzybowski (Radio Taxi Non Stop) wyjaśnił, że ceny w jego korporacji są jednolite i że są one ustalane przez samych taksówkarzy;
2. pismem z dnia 15.10.2002 r. Józef Jaźwiński (Radio Taxi Express) wyjaśnił, że w ramach jego korporacji obowiązują ceny jednolite i że powinny być one ustalone przez

- właściciela korporacji po zasięgnięciu opinii taksówkarzy, a w praktyce są ustalane przez Andrzeja Lipińskiego, który stosuje w tym celu praktykę cen dumpingowych;
3. pismem z dnia 18.10.2002 r. Spółdzielnia KOMFORT poinformowała, że Zarząd Spółdzielni decyduje o wysokości cen w oparciu o propozycje członków Spółdzielni. Ustalone w ten sposób ceny mają charakter cen maksymalnych (członkowie Spółdzielni mogą stosować niższe opłaty w porozumieniu z klientem);
 4. pismem z dnia 11.10.12 r. Bogdan Karnowski poinformował, że ceny w Tele Radio Taxi są jednolite, ustalane decyzją właścicieli firmy na wniosek taksówkarzy;
 5. pismem z dnia 21.10.2002 r. Spółdzielnia Transportowa Radio Taxi Zrzeszeni poinformowała, że ceny w korporacji są jednolite, ustalane przez Zarząd na wniosek Walnego Zgromadzenia;
 6. pismem bez daty (otrzymanym przez Prezesa Urzędu w dniu 24.10.2002 r.) Andrzej Pokrątko (Radio Taxi Mercedes) poinformował, że ceny w jego korporacji są jednolite, ustalane przez właściciela korporacji wraz z taksówkarzami;
 7. pismem z dnia 23.10.2002 r. Janusz Król oraz Tomasz Król (Radio Taxi Fordon Pomoże) poinformowali, że ceny są jednolite w całej korporacji, ustalane przez taksówkarzy na zebraniach większością głosów;
 8. pismem z dnia 6.10.2002 r. Radio Taxi Bydgoszcz poinformowało, że ceny ustalane są w drodze głosowania, przy czym głos decydujący ma Zarząd spółki;
 9. pismem z dnia 8.11.2002 r. Andrzej Lipiński (Radio Taxi Łuczniczka) poinformował, że ceny usług są w jego korporacji jednolite, ustalane przez właściciela korporacji po konsultacjach z jej członkami.

W dniu 15.11.2002 r. w imieniu Prezesa Urzędu przeprowadzono kontrolę w siedzibie Spółdzielni Zrzeszeni oraz Zrzeszenia Transportu w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej 92. W wyniku kontroli dokonano następujących ustaleń:

1. kontrola w siedzibie Zrzeszenia Transportu:
 - na dzień kontroli członkami Zrzeszenia Transportu było ok. 300 taksówkarzy zrzeszonych w różnych korporacjach;
 - przedmiotem działalności Zrzeszenia są działania na rzecz członków, a w szczególności reprezentowanie ich przed organami administracji publicznej;
 - wg oświadczenia kontrolowanego, Jana Góreckiego Prezesa Zarządu Zrzeszenia Transportu, na forum Zrzeszenia nie rozstrzyga się sporów prowadzonych przez korporacje taksówkowe;
2. kontrola w siedzibie Radio Taxi Zrzeszeni:
 - podczas posiedzenia w dniu 9.04.2001 r. Zarząd podjął uchwałę Nr 15/2001 r. o zmianie taryf na 5 zł (opłata początkowa) i 1,60 zł (za 1 km) począwszy od dnia 3.04.2001 r.;
 - w podręcznym kalendarzu Prezesa Radio Taxi Zrzeszeni Pana Zbigniewa Naskręta znaleziono pod datą 28 stycznia 2002 r. notatkę odręczną o treści: „Walne, Przedstawienie obecnej sytuacji finansowej Spółdzielni i dyskusja nad dalszym działaniem w tej sprawie. **1 Priorytetem było zlikwidowanie wojny cenowej jaka toczyła się pomiędzy firmami taksówkowymi. Udało nam się doprowadzić do kompromisu i co za tym idzie do zaprzestania zaniżania cen za przejazdy.**”;
 - w spotkaniu, jakie odbyło się w dniu 29.08.2002 r. w siedzibie Zrzeszenia, wzięli udział przedstawiciele kilku korporacji, w tym: Express, Łuczniczka, oraz Zrzeszenie. Przedmiotem spotkania była cyt. „**niezdrowa konkurencja na rynku taksówkarским**”, w tym m.in. walka Zrzeszenia z Express-em o współpracę z hipermarketem CASTORAMA w Bydgoszczy (przedstawiciel Expressu dawał większy upust niż Zrzeszenie, co zostało uznane za czyn niezdrowej konkurencji);

- przedstawiciel kontrolowanego nie pamiętał, czy odbyło się spotkanie w dniu 5.09.2002 r., o którym zawiadomił J. Jaźwiński, potwierdził, iż spotkanie takie odbyło się lecz w innym terminie, a jego przedmiotem nie była próba zlikwidowania zniżek na przejazdy udzielanych przez inne korporacje;
- przedstawiciel kontrolowanego zaprzeczył twierdzeniom J. Jaźwińskiego, dotyczącym próby zrównania cen.

Na podstawie informacji uzyskanych w toku postępowania wyjaśniającego RBG-531-00022/02/AB, które czyniły prawdopodobnym zarzut zawarcia przez bydgoskie korporacje taksówkowe antykonkurencyjnego porozumienia cenowego, postanowieniem z dnia 18.11.2002 r. wszczęto z urzędu postępowanie antymonopolowe pod zarzutem zawarcia przez:

1. Radio Taxi „Bydgoszcz” Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy;
2. Spółdzielnię Transportową Radio Taxi „Zrzeszeni” z siedzibą w Bydgoszczy;
3. Spółdzielnię Radio Taxi „Komfort” z siedzibą w Bydgoszczy;
4. Andrzeja Pokrątkę prowadzącego działalność pod nazwą: Radio-Taxi-Mercedes Andrzej Pokrątkę w Bydgoszczy;
5. Leszka Grzybowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Non Stop Radio Taxi Leszek Grzybowski w Bydgoszczy;
6. Janusza Króla prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: P.T. Radio-Taxi-Fordon-Pomoże Taxi Osobowe Janusz Król w Bydgoszczy;
7. Tomasza Króla prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: P.T. Radio-Taxi-Fordon-Pomoże Tomasz Król w Bydgoszczy;
8. Józefa Jaźwińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Handlowo-Uslugowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
9. Elżbietę Jaźwińską prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Handlowo-Uslugowo-Produkcyjne Radio Taxi „Express” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy;
10. Bogdana Karnowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Bogdan Karnowski w Bydgoszczy;
11. Krystynę Karnowską prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Krystyna Karnowska w Bydgoszczy;
12. Andrzeja Lipińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą: Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe „Radio Taxi Łuczniczka” Andrzej Lipiński w Bydgoszczy,

porozumienia, którego celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, bądź ograniczenie konkurencji na rynku przewozu osób taksówkami w Mieście Bydgoszczy, polegające na bezpośrednim lub pośrednim uzgodnieniu jednolitych opłat za przejazd (art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy).

W toku postępowania antymonopolowego, J. Jaźwiński uzupełnił swoje wcześniejsze wyjaśnienia o informację, że nowy cennik nie wchodzi w życie w ramach korporacji jednego dnia z uwagi na procedurę legalizacji oraz dużą ilość zrzeszonych taksówkarzy.

W piśmie z dnia 2.12.2002 r. Janusz Król i Tomasz Król wyjaśnili, że ceny w wysokości 5 zł i 1,60 zł są stosowane na podstawie analizy kosztów i sytuacji rynkowej.

W piśmie z dnia 3.12.2002 r. Spółdzielnia Zrzeszeni ustosunkowała się do pisma J. Jaźwińskiego z dnia 17.09.2002 r. twierdząc, że zawiera ono same kłamstwa i pomówienia. Co do spotkania korporacji taksówkowych potwierdziła, że odbyło się ono w sprawie stosowania nieuczciwej konkurencji, a jego dobrowolnym uczestnikiem był J. Jaźwiński.

Pismem z dnia 5.12.2002 r. L. Grzybowski wyraził pogląd, że Express składając pismo do UOKiK próbuje wyeliminować najgroźniejszych dla siebie przeciwników, tj. Zrzeszenie i Łuczniczkę.

W piśmie z dnia 9.12.2002 r. A. Lipiński poinformował, że cyt. w ciągu kilku ostatnich lat kilkakrotnie był obecny na spotkaniach środowiska. Ostatnie miało miejsce na przełomie sierpnia i września 2002 r. Ich przedmiotem są: trudno rozwiązywalne problemy, wprowadzenie kas fiskalnych, wspólny kanał ratunkowy, dążenie do wprowadzenia limitu taksówek, podbieranie sobie klientów, i inne. A. Lipiński zaprzeczył, aby kiedykolwiek groził, bądź wymuszał decyzje przez J. Jaźwińskiego, potwierdził natomiast, że **była wymiana zdań i poglądów cyt. „widocznie źle zrozumiana”** przez J. Jaźwińskiego.

Z kolei, w piśmie z dnia 9.12.2002 r. A. Pokrątko poinformował, że w dniu 5.09.2002 r. doszło do spotkania przedstawicieli firm taksówkowych z terenu Bydgoszczy, a jego głównym tematem były kasy fiskalne. Rozmowy dotyczyły również m.in. pomysłów na pozyskanie i utrzymanie klientów indywidualnych. Zdaniem A. Pokrątko, cyt. **„sam J. Jaźwiński prowokował bardzo często do ujednolicenia cen oraz jako pierwszy wprowadzał radykalne zniżki cen wymuszając na pozostałych korporacjach dostosowanie się”**.

W pismach przedstawicieli innych niż Express korporacji przewija się wątek dotyczący przejmowania przez Express innych korporacji radio taxi w mieście, tj. Radio Taxi Brda i Radio Taxi Partner, oraz prowadzenia przez Express agresywnej polityki cenowej z wykorzystaniem możliwości wiążących się ze współpracą z dużą grupą taksówkarzy emerytów i rencistów, którzy mają zdecydowanie mniejsze koszty prowadzonej działalności w porównaniu do pozostałych taksówkarzy zobowiązanych do odprowadzania składki na ZUS w wysokości 605 zł oraz podatku w wysokości 181 zł miesięcznie.

W toku postępowania antymonopolowego, Prezes Urzędu skorzystał również z dowodu z dokumentu urzędowego – pisma naczelnika Obwodowego Urzędu Miar w Bydgoszczy (zwany również OUM), który przedłożył zestawienie wszystkich zgłoszeń legalizacji i przewzorcowania taksometrów w latach 2000-2002 (główny dowód w sprawie). Analiza dostarczonych danych przedstawiona została poniżej.

W piśmie z dnia 5.01.2003 r. jeden z taksówkarzy współpracujących z Radio Taxi Express – (dane osobowe) potwierdził, iż w dniu 17.09.2002 r. na postoju taxi przy ul. Żółkiewskiego w Bydgoszczy podeszła do niego grupa taksówkarzy z innych korporacji (w grupie tej obecny był Prezes Spółdzielni Zrzeszeni Zbigniew Naskręt), którzy zgłosili pod adresem Express-u zarzuty dotyczące wywieszania tablic informujących o 20% zniżce.

W piśmie z dnia 1.02.2003 r. przedstawiciel RTB poinformował, że począwszy od listopada 2001 r. spółka stosuje ceny 5 zł i 1,60 zł (we wcześniejszej korespondencji informował, iż były to ceny 5 zł i 1,50 zł).

W piśmie z dnia 7.02.2003 r. Spółdzielnia Komfort poinformowała, że zmiana taryfy w 2001 r. nastąpiła na przełomie marca i kwietnia i była wynikiem własnej inicjatywy członków Spółdzielni bez podjęcia uchwały przez Zarząd Spółdzielni. Spółdzielnia potwierdziła, że 5.09.2002 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli korporacji taksówkowych.

Pismem z dnia 25.02.2003 r. Janusz Król i Tomasz Król wyjaśnili, że praktyki stosowane przez Łuczniczkę mają na celu wyeliminowanie z rynku małych firm taksówkowych. Polegają one na okresowym podwyższaniu taryfy z czym wiąże się nacisk na właścicieli pozostałych korporacji. W przypadku nie wyrażenia zgody na podwyższenie taryfy, Łuczniczka stosuje niezapowiedziane upusty poniżej kosztów prowadzonej działalności. Po upływie określonego czasu i przejęciu części klientów innych korporacji, Łuczniczka powraca do poprzedniej taryfy. Zdaniem właścicieli Fordon Pomoże, w ten sposób Łuczniczka doprowadziła do upadku takich firm jak: As, Brda, RTB, Partner.

Dalszymi pismami korporacje udzieliły m.in. informacji o wysokości cen stosowanych w roku 2003, o rodzaju i wysokości stosowanych rabatów i zniżek (o czym poniżej) oraz o proteście taksówkarzy wymierzonym przeciwko właścicielom korporacji, jaki miał miejsce w dniach 13-14.02.2003 r. (żądaniem taksówkarzy było zniesienie upustów cenowych narzucanych im przez właścicieli korporacji).

Decyzją nr RBG 17/2003 z dnia 17.09.2003 r. Prezes Urzędu umorzył niniejsze postępowanie prowadzone przeciwko Leszkowi Grzybowskiemu prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Non Stop Radio Taxi Leszek Grzybowski w Bydgoszczy jako bezprzedmiotowe. Podstawą umorzenia była śmierć uczestnika postępowania w dniu 3.02.2003 r., ustalona na podstawie aktu zgonu. Jednocześnie na podstawie informacji, że działalność jest kontynuowana przez syna zmarłego – Macieja Grzybowskiego pod tą samą nazwą, Prezes Urzędu rozpatrzył, czy istnieją przesłanki do wszczęcia z urzędu przeciwko Maciejowi Grzybowskiemu postępowania pod analogicznym zarzutem. Wobec ustalenia, że Non Stop Radio Taxi nie zmieniło stosowanych cen w marcu 2003 r. (tzw. porozumienie z 2003 r. o czym poniżej), zasadnym był wniosek, że Maciej Grzybowski po przejęciu firmy nie przejawiał, ani tym bardziej nie przystąpił do realizacji zamiaru antykonkurencyjnego, jaki był udziałem Leszka Grzybowskiego (tzw. porozumienie z 2001 r.).

Decyzją nr RBG 25/2003 z dnia 12.11.2003 r. Prezes Urzędu umorzył niniejsze postępowanie prowadzone przeciwko:

1. Januszowi Król prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą P.T. Radio-Taxi-Fordon-Pomoże Taxi Osobowe Janusz Król w Bydgoszczy;
 2. Tomaszowi Król prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą P.T. Radio-Taxi-Fordon-Pomoże Taxi Osobowe Tomasz Król w Bydgoszczy,
- jako bezprzedmiotowe.

Ustalono bowiem, że na podstawie umowy sprzedaży z dnia 31.05.2003 r. korporacja Fordon-Pomoże zmieniła właściciela, którym został Grzegorz Chojnacki. Został on stawki w wysokości 5 zł (opłata początkowa) i 1,80 zł (opłata za 1 km) ustalone przez jego poprzedników w wyniku realizacji zmowy cenowej jaka nastąpiła w roku 2003. Nabywca nie zmienił cen po przejęciu firmy, ale też brak jest przesłanek pozwalających na uznanie, iż przystąpił do porozumienia zawartego wcześniej przez korporacje taksówkarskie. Prezes Urzędu nie kwestionował w tym postępowaniu wysokości stawek, lecz sposób ich ustalania, a niewątpliwym jest, że Grzegorz Chojnacki nie miał udziału w ich ustaleniu. Tym samym, nie było podstaw dla wszczęcia przeciwko niemu postępowania pod zarzutem stawianym pozostałym korporacjom radio taxi.

Postanowieniem nr RBG 157/2003 z dnia 15.11.2003 r. Prezes Urzędu postanowił wyłączyć do odrębnego postępowania antymonopolowego rozpoznanie zarzutu zawarcia niedozwolonego porozumienia cenowego przez Radio Taxi Bydgoszcz Sp. z o.o. w Bydgoszczy z uwagi na wątpliwości dotyczące istnienia i dalszego funkcjonowania tej spółki na rynku właściwym.

Wobec powyższego, niniejszą decyzją Prezes Urzędu rozpoznał zarzut, o którym mowa w postanowieniu o wszczęciu postępowania wobec ośmiu przedsiębiorców wymienionych w sentencji decyzji.

Pismem z dnia 15.11.2003 r. Prezes Urzędu zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego.

Na podstawie zebranego materiału dowodowego, Prezes Urzędu ustalił i zważył, co następuje:

Podstawa prawna:

Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy, *zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na: 1) ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.*

Zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy, przez porozumienie rozumie się: *a) umowy zawierane między przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów, b) uzgodnienia dokonane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki, c) uchwały lub inne akty związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych.* Tym samym, Prezes Urzędu władny był uznać, że porozumienie zawarte ustnie przez właścicieli korporacji taksówkowych, bądź nawet na skutek czynności faktycznych – działań rynkowych, jest wystarczającą podstawą dla zastosowania art. 5 ustawy.

Zgodnie z art. 4 pkt 6 ustawy, przez towary rozumie się *rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi a także roboty budowlane.* W związku z tym, usługi polegające na pośredniczeniu w przekazywaniu telefonicznych zleceń na przewóz osób taksówką, jak również sama usługa przewozu, podlegają niewątpliwie kompetencjom Prezesa Urzędu.

Interes publiczny:

Przesłanką uznania porozumienia za ograniczające konkurencję na podstawie art. 5 ustawy, jest w pierwszym rzędzie wypełnienie dyspozycji przepisu art. 1 ust. 1 ustawy, w którym mowa jest o naruszeniu interesu publicznego, na straży którego stoi Prezes Urzędu.

Istotnym dla rozstrzygnięcia o istnieniu interesu publicznego w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy jest ustalenie, iż dotyczy on z góry nieokreślonej liczby osób – uczestników rynku. Organ antymonopolowy ustalił w toku postępowania, iż praktyka, jakiej dopuścili się uczestnicy zмовы cenowej na rynku właściwym dotknęła tego rynku jako całości, tj. wszystkich jego uczestników. W szczególności naruszony został interes konsumentów (mieszkańców Bydgoszczy i osób przyjezdnych), który jest zasadniczym celem wszelkich działań organu antymonopolowego. Zachowanie uczestników zмовы było determinowane ich wolą nie konkurowania cenami świadczonych usług (z wyjątkiem ograniczonej i jedynie okresowej konkurencji na podstawie stosowanych upustów cenowych). Tym samym, konsumenci zostali pozbawieni możliwości wyboru pomiędzy zróżnicowanymi ofertami konkurujących ze sobą przedsiębiorców, co jest zasadniczą cechą wolnego rynku. O naruszeniu interesu publicznego przesądza skala skutków stwierdzonej zмовы cenowej. Na dziewięć funkcjonujących w Bydgoszczy korporacji taksówkowych, osiem wprowadziło w kwietniu 2001 r. jednolite ceny. Korporacje te zrzeszały ok. 1003 taksówkarzy spośród 1458 działających w Bydgoszczy (ok. 68,8%) co świadczy o poważnym skutku antykonkurencyjnym. Należy również nadmienić, że kartel cenowy (porozumienie poziome o koordynacji cen) stanowi jedno z najcięższych naruszeń zakazu praktyk ograniczających konkurencję, gdyż cena stanowi element umowy najsilniej oddziałujący na zależności konkurencyjne pomiędzy przedsiębiorcami.

Rynek właściwy:

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy, 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. Zdaniem Prezesa Urzędu, niedozwolona praktyka antykonkurencyjna uczestników zmowy cenowej ujawniła się na rynku indywidualnych przewozów taksówką osobową (rynek produktowy), na terenie Miasta Bydgoszcz (rynek geograficzny). Wyznaczając rynek geograficzny, organ antymonopolowy uwzględnił informacje udzielone przez badane korporacje radio taxi, które wyjaśniły, że ich obszarem działania jest Bydgoszcz oraz powszechnie znany fakt korzystania przez konsumentów z usług lokalnych przewoźników taxi.

W ocenie organu antymonopolowego, badane korporacje radio taxi – poza spółdzielniami i spółkami handlowymi, dla których przewóz jest działalnością statutową – jedynie formalnie funkcjonują wyłącznie na rynku przyjmowania zleceń na przewóz osób taksówką osobową i pośrednictwa pomiędzy klientami a przedsiębiorcami wykonującymi przewóz osób w sposób bezpośredni (taksówkarzami). Faktycznie zaś w sposób pośredni prowadzą działalność przewozową za pośrednictwem współpracujących z nimi taksówkarzy. W ramach tej działalności decydują, bądź przynajmniej współdecydują – mając zasadniczy głos – o wysokości stosowanych przez poszczególnych taksówkarzy cen za przejazdy (stawek taryfowych, rabatów i innych zniżek). Ich siła decyzyjna wynika z przewagi rynkowej jaką posiadają nad współpracującymi taksówkarzami, włącznie ze stosowaniem wobec nich sankcji, w postaci np. okresowego zawieszenia przekazywania zleceń telefonicznych, co zmusza taksówkarza do stania na tzw. słupku, z czym wiąże się mniejsza ilość obsługiwanych zleceń. Upoważnia to Prezesa Urzędu do uznania korporacji taksówkowych za uczestników rynku właściwego.

Udział w rynku:

Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy, zakazu, o którym mowa w art. 5, nie stosuje się do: 1) porozumień zawieranych między konkurentami, których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5% (tzw. porozumienie bagatelne).

Udział korporacji taksówkowych w rynku właściwym został ustalony na podstawie stosunku obsługiwanych przez nie taksówek do łącznej ilości wszystkich taksówkarzy na bydgoskim rynku (według ilości wydanych licencji na przewóz osób taksówką).

Działalność w zakresie korporacji taksówkowych prowadziło w czasie prowadzenia postępowań: wyjaśniającego sygn. akt RBG-531-00022/02/AB oraz niniejszego antymonopolowego łącznie czternastu przedsiębiorców:

1. Leszek Grzybowski jako właściciel NON STOP RADIO TAXI Leszek Grzybowski w Bydgoszczy (zwany również NON STOP) – do zgonu, który nastąpił w dniu 3.02.2003 r.;
2. Maciej Grzybowski jako właściciel NON STOP RADIO TAXI Maciej Grzybowski w Bydgoszczy (zwany również NON STOP) – po przejęciu firmy od dnia zgonu ojca Leszka Grzybowskiego;
3. Elżbieta Jaźwińska jako współwłaściciel Przedsiębiorstwa Handlowo-Usługowo-Produkcyjnego RADIO TAXI „EXPRESS” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy (zwana również EXPRESS);
4. Józef Jaźwiński jako współwłaściciel Przedsiębiorstwa Handlowo-Usługowo-Produkcyjnego RADIO TAXI „EXPRESS” Józef Jaźwiński, Elżbieta Jaźwińska w Bydgoszczy (zwany również EXPRESS);
5. Spółdzielnia Łączności Transportowej RADIO TAXI „KOMFORT” w Bydgoszczy (zwana również KOMFORT);

6. Krystyna Karnowska jako właściciel Przedsiębiorstwa Wielobranżowego Krystyna Karnowska w Bydgoszczy (zwana również TELE RADIO TAXI);
7. Bogdan Karnowski jako właściciel Przedsiębiorstwa Wielobranżowego Bogdan Karnowski w Bydgoszczy (zwany również TELE RADIO TAXI);
8. Spółdzielnia Transportowa RADIO TAXI „ZRZESZENI” w Bydgoszczy (zwana również ZRZESZENI);
9. Andrzej Pokrątko jako właściciel RADIO TAXI MERCEDES Andrzej Pokrątko w Bydgoszczy (zwany również MERCEDES);
10. Janusz Król jako właściciel P.T. RADIO TAXI FORDON POMOŻE Janusz Król w Bydgoszczy (zwany również FORDON POMOŻE);
11. Tomasz Król jako właściciel P.T. RADIO TAXI FORDON POMOŻE Tomasz Król w Bydgoszczy (zwany również FORDON POMOŻE);
12. Grzegorz Chojnacki jako właściciel P.T. RADIO TAXI FORDON POMOŻE w Bydgoszczy (które nabył na podstawie umowy sprzedaży z dnia 31.05.2003 r. od Janusza Król i Tomasza Król);
13. Radio Taxi Bydgoszcz Sp. z o.o. w Bydgoszczy (zwana również RTB);
14. Andrzej Lipiński jako właściciel Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego „RADIO TAXI ŁUCZNICZKA” Andrzej Lipiński w Bydgoszczy (zwany również ŁUCZNICZKA),

działających w formie dziewięciu korporacji taksówkowych:

1. NON STOP RADIO TAXI;
2. RADIO TAXI „EXPRESS”;
3. Spółdzielnia Łączności Transportowej RADIO TAXI „KOMFORT” w Bydgoszczy;
4. TELE RADIO TAXI;
5. Spółdzielnia Transportowa RADIO TAXI „ZRZESZENI” w Bydgoszczy;
6. RADIO TAXI MERCEDES;
7. P.T. RADIO TAXI FORDON POMOŻE;
8. Radio Taxi Bydgoszcz Sp. z o.o. w Bydgoszczy;
9. RADIO TAXI ŁUCZNICZKA.

W toku postępowania, Prezes Urzędu ustalił pozycję rynkową badanych korporacji według stanu na dzień 18.11.2002 r. (ustalenie danych za rok 2000 – rok poprzedzający rok zawarcia porozumienia, było utrudnione z uwagi na brak ewidencji prowadzonej przez wszystkie firmy):

Tabela nr 1

Łączna ilość taksówek w Bydgoszczy 1478	Liczba taksówek	Udział w rynku jako % z 1478
1. RTB	20	1,35%
2. Zrzeszeni	219	14,82%
3. Mercedes	130	8,8%
4. Non Stop	58	3,92%
5. Fordon Pomoże	65	4,4%

6. Express	237	16,04%
7. Tele Radio Taxi	80	5,41%
8. Komfort	72	4,87%
9. Łuczniczka	142	9,61%
Łączny udział w rynku uczestników postępowania		69,22%
Łączny udział w rynku uczestników porozumienia z 2001 r.		67,87% w tym Non Stop i Fordon Pomoże w stosunku do których umorzono postępowanie jako bezprzedmiotowe

Dane te pozwalają na domniemanie, że na dzień wydania niniejszej decyzji pozycja uczestników jest zbliżona – praktyka ujednolicania cen nie pozwala na istotne zmiany w tym zakresie. Natomiast w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia łączny udział uczestników porozumienia w rynku nie mógł być niższy niż 5%. Jest to oczywiste, choćby z tego względu, że w grudniu 2000 r. (rok poprzedzający zawarcie porozumienia), Łuczniczka – będąca jednym z uczestników porozumienia – dokonała łącznie 224 przewzorcowań, w tym 220 na ceny 5 zł i 2,00 zł (według danych OUM), co oznacza, że współpracowała minimum z 220 taksówkarzami na łączną ich ilość wynoszącą wówczas 1459 (fakt znany organowi z urzędu, w ramach postępowania sygn. akt RBG-062-11/03/MW, którego przedmiotem było zaopiniowanie przez Prezesa Urzędu uchwały Rady Miasta w sprawie ustalenia limitu nowych licencji na przewóz osób taksówką – art. 77 §4 k.p.a.). Oznacza to, że udział rynkowy jednego z uczestników porozumienia wynosił ok. 15%, co czyni zbytecznym dokładne ustalenia co do pozostałych przedsiębiorców, gdyż oczywistym jest, że ich łączny udział w rynku był na tyle istotny, że zawarte porozumienie nie było bagatelne. Świadczą o tym również dane OUM dotyczące ilości legalizacji i przewzorcowań taksometrów na wspólnie ustalone ceny. Ponadto, zgodnie z twierdzeniem przedstawiciela korporacji Fordon-Pomoże, przez cały okres prowadzenia działalności przez tę firmę, współpracowała ona z ok. 80 taksówkarzami. Oznacza to, że w roku 2000 jej udział w rynku wynosił ok. 5,5%, tj. więcej niż próg 5% przewidziany dla wszystkich ośmiu uczestników porozumienia.

Należy również wziąć pod uwagę, że korporacje radio taxi cechują się wysoką sprawnością funkcjonowania, co jeszcze bardziej umacnia ich pozycję rynkową.

W ocenie organu antymonopolowego, powyższe ustalenia są wystarczające dla uznania, że przedmiotowe porozumienie nie ma cech porozumienia bagatelnego, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy. Tak więc nie jest ono wyłączone spod zakazu z art. 5 ustawy, co czyni koniecznym dokonanie merytorycznej oceny postawionego zarzutu.

Ustalenia faktyczne wraz z oceną dowodów i uzasadnienie prawne:

Dla potrzeb późniejszych rozważań należy zdefiniować używane pojęcia:

1. **legalizacji** – legalizacja pierwotna, o której mowa w art. 4 pkt 13 a) ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (Dz.U. z 2001 Nr 154, poz. 1800 z późn. zmianami), tj. legalizacja przyrządu pomiarowego po raz pierwszy po wyprodukowaniu, przed wprowadzeniem go do obrotu lub użytkowania,

2. tzw. **przewzorcowania** – legalizacja ponowna, o której mowa w art. 4 pkt 13 b) tej ustawy, tj. każda kolejna legalizacja przyrządu pomiarowego.

Przedsiębiorcy przeciwko którym wszczęto postępowanie antymonopolowe stosowali opłaty za przejazd według zestawień tabelarycznych przedstawionych poniżej.

W toku postępowania wyjaśniającego o sygn. akt RBG-063-09/01/AB/1774, którego przedmiotem było badanie rynku przewozu osób taksówkami, korporacje podały następujące dane co do cen stosowanych w roku 2001:

Tabela nr 2

Informacje o wysokości opłat stosowanych w roku 2001 w Bydgoszczy					
	opłata początkowa na 20.08.2001 r.	1 km na 20.08.2001 r.	termin wejścia w życie taryfy aktualnej na 20.08.2001 r.	opłata początkowa przed zmianą	1 km przed zmianą
	taryfa dzienna			taryfa dzienna	
1. RTB	4 zł	1,50 zł	22.09.99 r.	4 zł	1,00 zł
2. Zrzeszeni	5 zł	1,60 zł	3.04.01 r.	4 zł	1,50 zł
3. Mercedes	5 zł	1,60 zł	10.04.01 r.	4 zł	1,50 zł
4. Non Stop	5 zł	1,60 zł	8.06.01 r.	4 zł	1,50 zł
5. Fordon Pomoże	5 zł	1,60 zł	14.05.01 r.	4 zł	1,50 zł
6. Express	5 zł	1,60 zł	10.04.01 r.	4 zł	1,50 zł
7. Tele Radio Taxi	5 zł	1,60 zł	03.01 r.	4 zł	1,50 zł
8. Komfort	5 zł	1,60 zł	03.01 r.	4 zł	1,50 zł
9. Łuczniczka	5 zł	1,60 zł	9.04.01 r.	5 zł	2,00 zł

W niniejszym postępowaniu antymonopolowym, uczestnicy podali dane za rok 2002, które w części nie zgadzają się z danymi zgromadzonymi w tabeli nr 2:

Tabela nr 3

Informacje o wysokości opłat stosowanych w roku 2002 w Bydgoszczy								
	opłata początkowa na 18.11.2002	1 km na 18.11.2002	godz. postoju	taryfa data wejścia	opłata początkowa przed zmianą	1 km przed zmianą	godz. postoju przed zmianą	zniżki i promocje na 18.11.2002
	taryfa dzienna				taryfa dzienna			
1. RTB	5 zł	1,60 zł	25 zł	11.2001	4 zł	1,50 zł		20%-Fordon 20%-poza miasto
2. Zrzeszeni	5 zł	1,60 zł	25 zł	3.04.01	4 zł	1,50 zł	25 zł	20%-Fordon 20%-na telefon lub kartę stałego klienta
3. Mercedes	5 zł	1,60 zł	25 zł	1.04.01	4 zł	1,50 zł	18 zł	20%-Fordon 20%- poza miasto 20%-na telefon lub kartę stałego klienta

4. Non Stop	5 zł	1,60 zł	25 zł	7.04.00	4 zł	1,50 zł	20-35 zł	
5. Fordon Pomoże	5 zł	1,60 zł	25 zł	15.05.01	4 zł	1,50 zł	20 zł	20%-Fordon 20%-karta stałego klienta
6. Express	5 zł	1,60 zł	25 zł	4-8.04.01	4 zł	1,50 zł	25 zł	20%-na telefon lub kartę stałego klienta 20%-poza miasto 20%-Auchan, Makro, Hypernova, Galeria Pomorska 30%-pracownicy hipermarketów
7. Tele Radio Taxi	5 zł	1,60 zł	25 zł	03/04.01	5 zł	2 zł	20 zł	20%-Fordon 20%-poza miasto 20%-na wizytówkę
8. Komfort	5 zł	1,60 zł	25 zł	03/04.01	4 zł	1,50 zł	25 zł	20%-na telefon lub kartę stałego klienta 30%- współpracownicy
9. Łuczniczka	5 zł	1,60 zł	25 zł	9.04.01	5 zł	2,00 zł	25 zł	20%-karta stałego klienta od stycznia 2003 r. 50% - Fordon 50% - Osowa Góra

Wobec wątpliwości co do wiarygodności danych przedkładanych przez uczestników postępowania, organ antymonopolowy oparł swoje ustalenia głównie na podstawie informacji udzielonych pismem z dnia 6.01.2003 r. przez Naczelnika Obwodowego Urzędu Miar w Bydgoszczy dokonującego legalizacji taksometrów (wyższa wartość dowodowa dokumentu urzędowego nad prywatnym):

Tabela nr 4

Zestawienie za lata 2001-2002 obejmujące legalizację i przewzorcowanie taksometrów na ceny 5 zł opłata początkowa i 1,60 zł za 1 km dokonane w Obwodowym Urzędzie Miar w Bydgoszczy		
	ilość legalizowanych taksometrów	ilość przewzorcowanych taksometrów
rok 2001 styczeń	0	0
luty	4	0
marzec	2	0
kwiecień		Mercedes 156
		Non Stop 58
Łącznie 938 (76+862)	76	862 w tym Łuczniczka 159 Fordon Pomoże 156 Zrzeszeni 233 Express 92
maj	81	20
czerwiec	39	17
lipiec	27	26
sierpień	37	2
wrzesień	55	0
październik	78	0
listopad	66	0
grudzień	41	0

rok 2002 styczeń	55	0
luty	35	2
marzec	43	3
kwiecień	51	0
maj	35	0
czerwiec	49	0
lipiec	51	0
sierpień	38	0
wrzesień	25	1
październik	22	
listopad	38	1
grudzień	21	0

W zestawieniu OUM uderza skokowy wzrost legalizacji i przewzorcowań na ceny 5 zł (opłata początkowa) i 1,60 zł (za 1 km) w kwietniu 2001 r. (łącznie 938). Co więcej, do sumy legalizacji i przewzorcowań w miesiącu kwietniu 2001 r. należy dodać dane dotyczące Tele Radio Taxi i KOMFORT, które poinformowały, że zmieniły taryfy na przełomie marca i kwietnia 2001 r. Prezes Urzędu domniemał, iż wobec braku obowiązku legalizacji/przewzorcowania taksometrów w lokalnym Obwodowym Urzędzie Miar (taksometr jest urządzeniem przenośnym), korporacje te dokonały przewzorcowań w innych niż OUM w Bydgoszczy Urzędach Miar, albo współpracujący z nimi taksówkarze przewzorcowali taksometry przy okazji przewzorcowania się innych korporacji (np. z zestawienia OUM wynika, że Fordon Pomoże dokonało w kwietniu łącznie 157 przewzorcowań, podczas gdy z dokonanych ustaleń wynika, że z korporacją tą współpracowało ok. 65 taksówkarzy, podobna uwaga dotyczy korporacji Mercedes, która dysponując ok. 130 taksówkami, dokonała zdaniem OUM 159 przewzorcowań), bądź taksówkarze dokonali legalizacji/przewzorcowań na cenę 5 zł i 1,60 zł w miesiącach maj-lipiec (w wykonaniu decyzji cenowych podjętych w okresie marzec-kwiecień 2001).

Z ośmioma korporacjami – uczestnikami porozumienia (na dziewięć działających na rynku), tj. Mercedes, Non Stop, Łuczniczka, Fordon Pomoże, Zrzeszeni, Express, Tele Radio Taxi i Komfort, współpracowało łącznie ok. 1003 taksówkarzy na 1458 licencji wydanych na rok 2001. Wobec twierdzeń właścicieli korporacji, iż stosują one jednolite ceny, Prezes Urzędu założył, iż wszyscy taksówkarze dostosowali się do decyzji cenowych swoich korporacji. Ewentualne wyjątki nie mogą czynić wyłomu w zasadzie odpowiedzialności właścicieli korporacji, których pozycja wobec taksówkarzy pozwala na dyktowanie cen i innych warunków prowadzenia działalności przez jedynie w teorii niezależnych przedsiębiorców. Taksówkarze samodzielnie dokonują przewzorcowań, lecz według stawek im narzuconych (odbywa się to również w drodze zgłoszeń grupowych dokonywanych przez same korporacje). Powyższe dane świadczą, iż zмова cenowa korporacji taksówkowych, została zrealizowana przez ok. 68,8% wszystkich taksówkarzy działających na rynku przewozów osób taksówkami w Bydgoszczy.

Istotnym jest również – o czym szczegółowo poniżej – informacja dotycząca przewzorcowania jakiego dokonała w marcu 2001 r. korporacja Łuczniczka (zgłoszenie grupowe 173 taksówkarzy tej korporacji) na ceny 4 zł za pierwszy kilometr i 1,20 zł za każdy następny. A. Lipiński potwierdził tę informację, precyzując, że zmiana dokonała się w dniu 10.03.2001 r.

Z pisma OUM Prezes Urzędu wywnioskował, że okres styczeń 2000-luty 2001 był okresem stagnacji co do ruchów cenowych na rynku przewozu osób taksówkami (analiza ta nie bierze pod uwagę stosowanych rabatów i ulg, które nie są objęte zgłoszeniami). Ilość przewzorcowań była znikoma – ok. 2,6 przewzorcowań miesięcznie (z wyjątkiem grudnia 2000 r. kiedy przewzorcowania grupowego dokonała Łuczniczka), natomiast na łączną ilość

legalizacji, tj. 803, 706 dotyczyło cen 4 zł i 1,50 zł (ok. 88%). Dane te obrazuje poniższa tabela:

Tabela nr 5

	2000 r.		2001 r.	
	legalizacja 4 zł i 1,50zł/ łączną ilość w miesiącu	przewzorcowania łączną ilość w miesiącu	legalizacja 4 zł i 1,50 zł/ łączną ilość w miesiącu	przewzorcowania łączną ilość w miesiącu
styczeń	69/71	11	25/45	5
luty	48/57	2	24/35	3
marzec	66/68	3	30/48	521 w tym: 174 na 4 zł i 1,20 zł, 137 na 4 zł i 1,50 zł, 162 na 5 zł i 1,50 zł, 47 na 5 zł i 2,00 zł
kwiecień	35/43	3	8/92	874 w tym 862 na 5 zł i 1,60 zł
maj	52/56	1		
czerwiec	60/66	0		
lipiec	39/43	3		
sierpień	35/40	0		
wrzesień	55/60	0		
paźdz.	49/53	1		
listopad	89/93	2		
grudzień	60/73	227 w tym 221 Łuczniczka na 5 zł i 2,00 zł		

Pozwala to wysnuć wniosek, że w okresie styczeń-listopad 2000 wszystkie, bądź zdecydowana większość korporacji, stosowały jednolicie cenę 4 zł (opłata początkowa) i 1,50 zł (za 1 km) – wniosek ten znajduje potwierdzenie w danych zawartych w tabelach nr 2 i nr 3.

W miesiącu grudniu 2000 r. jako pierwsza ruch cenowy wykonała korporacja Łuczniczka, która podniosła ceny do 5 zł i 2,00 zł (zgłoszenie grupowe). W ocenie Prezesa Urzędu, zainicjowała w ten sposób ruch cen w górę, jaki dokonał się w następnych miesiącach. Złamała tym samym solidarność cenową na poziomie 4 zł i 1,50 zł (można jedynie domniemać, iż była ona również wynikiem zмовy cenowej – organ antymonopolowy nie prowadził postępowania dowodowego w tym zakresie), aby ponownie, wspólnie ustalić cenę na wyższym poziomie.

W miesiącach styczeń-luty 2001 r. liczba przewzorcowań była nadal niewielka, lecz zauważalne jest większe zróżnicowanie cenowe w przypadku legalizacji, z których „jedynie” 61,25% dotyczyło cen 4 zł i 1,50 zł, podczas gdy w całym roku 2000 procent ten wynosił 90,87%. Wzmożenie tej tendencji nastąpiło w miesiącu marcu 2001 r., kiedy to kilka korporacji istotnie zróżnicowało swoje ceny do poziomów:

1. 4 zł i 1,20 zł (tak Łuczniczka w ramach zgłoszenia grupowego);
2. 4 zł i 1,50 zł (w tym Radio Tele Taxi w ramach zgłoszenia grupowego);
3. 5 zł i 1,50 zł;
4. 5 zł i 2,00 zł.

Tym samym, marzec 2001 r. był krótkim okresem rzeczywistej konkurencji na badanym rynku. Stan ten nie wynikał jednak z woli rzeczywistego i długotrwałego konkurowania ze sobą, lecz z chwilowej destabilizacji rynku wywołanej działaniami A. Lipińskiego (Łuczniczka). W tym miejscu organ antymonopolowy uznał, że zasadnym jest twierdzenie J. Jaźwińskiego (Express) dotyczące stosowania przez A. Lipińskiego (Łuczniczka) cen „dumpingowych”. Prezes Urzędu nie badał, czy cena określona przez J. Jaźwińskiego jako „dumpingowa” jest faktycznie ceną poniżej kosztów działalności, lecz poprzestał na wystarczającym stwierdzeniu, że A. Lipiński stosował agresywną politykę cenową mającą na celu skłonienie pozostałych korporacji do udziału w kartelu.

Na podstawie zestawienia OUM widoczne jest wyraźnie, że A. Lipiński wyraził w grudniu 2000 r. – jako pierwszy – wolę podniesienia cen oferowanych usług (lider cenowy). Wobec zróżnicowanej postawy swoich konkurentów, co widać już w styczniu i lutym, a szczególnie w marcu 2001 r., postanowił wykonać zdecydowany ruch cenowy w dół, aby wyrzucić presję na oponentów porozumienia. Tak należy tłumaczyć obniżkę cen z 5 zł i 2,00 zł na 4 zł i 1,20 zł. Z przeprowadzonej przez Prezesa Urzędu symulacji – przy założeniu trasy 10 km – wynika, iż operacja ta oznaczała obniżkę cen **z 25 zł na 16 zł, tj. o 36%**. Stojące przed pozostałymi korporacjami widmo tak znaczącej obniżki cen było bezpośrednim motywem zawartego porozumienia, na mocy którego osiągnięto kompromis cenowy. Należy zauważyć, że nawet w porównaniu ze starą ceną 4 zł i 1,50 zł, taryfa jaką wprowadził w marcu A. Lipiński oznaczała znaczną obniżkę ceny – przy założeniu trasy 10 km – **z 19 zł na 16 zł, tj. o ok. 16%**. Było to dużo biorąc pod uwagę, że cena 4 zł i 1,50 zł obowiązywała bez zmian od roku 1999. Prezes Urzędu wziął również pod uwagę, że pismem z dnia 25.02.2003 r. Janusz Król i Tomasz Król (Fordon Pomoże) potwierdzili informacje dotyczące stosowania praktyk dumpingowych przez A. Lipińskiego.

Analiza danych za kwiecień 2001 r. jest potwierdzeniem przedstawionego powyżej toku rozumowania. W miesiącu tym nastąpiło powszechne przestawienie taksometrów na cenę 5 zł i 1,60 zł (patrz tabela nr 3). 938 taksówkarzy dokonało tego w drodze legalizacji, bądź przewzorcowania. Istotne są tu w szczególności dostarczone przez OUM informacje dotyczące przewzorcowania grupowych dokonanych przez korporacje: Mercedes, Non Stop, Łuczniczka, Fordon Pomoże, Zrzeszeni i Express. Jednocześnie tej operacji przesądza jednoznacznie o uznaniu wymienionych korporacji za uczestników zakazanego przez art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy porozumienia, którego celem i skutkiem było istotne ograniczenie konkurencji (konkurencji stawkami taryfowymi, które mają zasadnicze znaczenie dla konsumentów) na rynku przewozów osób taksówką w Bydgoszczy. Prezes Urzędu nie badał przy tym szczegółowo – jako nieistotnej z punktu widzenia przesłanek uznania praktyki za ograniczającą konkurencję – motywacji jaka kierowała poszczególnymi uczestnikami porozumienia. Art. 5 ust. 1 ustawy zakazuje zawierania porozumień, których:

1. **celem** – tu warunkiem jest celowość działań przedsiębiorców – jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym,
2. **lub skutkiem** – kiedy brak jest celu antykonkurencyjnego, lecz występuje sam (bądź wspólnie z przesłanką celowości – łącznik „lub”) skutek – jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym.

Tym samym, twierdzenie J. Jaźwińskiego, iż stał się on ofiarą działania A. Lipińskiego stosującego dumping i został zmuszony do stosowania ceny jednolitej, nie zasługuje na uwzględnienie. Również biorąc pod uwagę wielkość korporacji Express (ok. 237 taksówkarzy), oraz fakt jej rozwoju o czym świadczy przejmowanie firm konkurencyjnych, oczywistym jest, że nawet wspólne działania A. Lipińskiego (Łuczniczka) i Spółdzielni Zrzeszeni (łącznie ok. 361 taksówkarzy) – przy czym brak jest dowodów świadczących o stosowaniu przez Zrzeszenie dyktatu cenowego wobec pozostałych korporacji – nie mogły

być czynnikiem decydującym o przyłączeniu się do porozumienia. Była nim z pewnością wola ustalenia cen na wyższym poziomie, a w najlepszym razie przeciwdziałania ich obniżeniu na skutek „wojny cenowej” jaka rozgorzała w marcu 2001 r.

Uznając jednoczesność działań uczestników porozumienia, Prezes Urzędu bierze pod uwagę okres marzec-kwiecień. Z dokonanych ustaleń wynika bowiem, że operacja przewzorcowania – dokonywana przez całą korporację – jest czasochłonna i niemożliwa do przeprowadzenia jednego dnia z uwagi na ograniczone możliwości techniczne i osobowe OUM (duża liczba taksówkarzy), a także niekarność samych taksówkarzy. Z informacji przekazanych przez korporację wynika, iż do zawarcia porozumienia doszło w marcu. Wniosek ten został oparty o ustalenia, zgodnie z którymi, jeszcze w marcu trwała tzw. wojna cenowa, a już w tym samym miesiącu, jako pierwsze do realizacji porozumienia przystąpiły:

1. Komfort – na przełomie marca i kwietnia (brak konkretnej daty, najdalej do 12.04.2001 r.);
2. Tele Radio Taxi – na przełomie marca i kwietnia (brak konkretnej daty);
, a jego realizacja przypadła generalnie na pierwszą połowę kwietnia, kiedy to ceny zmieniły;
3. Mercedes – 1.04.2001 r.;
4. Zrzeszeni – 3.04.2001 r.;
5. Express – 4-8.04.2001 r.;
6. Non Stop – 7.04.2001 r.;
7. Łuczniczka – 9.04.2001 r.;
8. Fordon Pomoże – przedsiębiorcy wskazali datę 15.05.2001 r. co jednak w świetle informacji z OUM, iż Fordon Pomoże dokonała grupowego przewzorcowania w kwietniu, należy uznać za informację nieprawdziwą.

Powyższe ustalenia pozwalają na stwierdzenie zawarcia przez przedsiębiorców wymienionych w pkt I i pkt II sentencji decyzji zmony cenowej, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt I ustawy.

Prezes Urzędu nie dał wiary argumentacji podniesionej w piśmie Spółdzielni Zrzeszeni z dnia 6.02.2003 r., iż ujednolicenie cen jakie nastąpiło w kwietniu 2001 r. było wynikiem jedynie czystej obserwacji rynku przez korporację radio taxi oraz szybkiej reakcji na posunięcia cenowe konkurentów. W ocenie Prezesa Urzędu, w ramach rynku wysoce konkurencyjnego (a na taki – na pierwszy rzut oka – wygląda rozdrobniony rynek przewozów osób taksówką), logicznym jest odwrotna tendencja, tj. do obniżenia cen jako reakcji na działania konkurentów, w celu zwiększenia konkurencyjności własnych usług. Logika ta jednak nie ma zastosowania do działań uczestników porozumienia. Już w dalszym akapicie komentowanego pisma, autor – Prezes Spółdzielni wyjawia swoje prawdziwe intencje, zauważając jedynie możliwość stosowania wyższych cen, na co w jego ocenie nie chce się zdecydować żaden z przedsiębiorców, gdyż wówczas cyt. „wyższa cena za usługę eliminuje go z rynku.

Dowodem, który przekonuje ostatecznie o słuszności uznania paralelnych działań przedsiębiorców, o których mowa w pkt I i pkt II sentencji decyzji za porozumienie antykonkurencyjne, jest notatka wykonana przez Prezesa Spółdzielni Zrzeszeni, który pod datą 28 stycznia 2002 r. wpisał w swoim osobistym kalendarzu uwagi dotyczące Walnego Zgromadzenia Spółdzielni, na którym poruszony został między innymi temat podejmowanych przez Spółdzielnię – w domniemaniu w roku 2001 – działań, których celem cyt. „**było zlikwidowanie wojny cenowej jaka toczyła się między firmami taksówkowymi**”. Wynikiem tych działań jest w konkluzji Prezesa Spółdzielni doprowadzenie cyt. „**do kompromisu, a co za tym idzie do zaprzestania zaniżania cen za przejazdy**.” Kompromis ten w ocenie Prezesa Urzędu polegał na ustaleniu jednolitej taryfy przez wszystkich uczestników porozumienia na poziomie 5 zł i 1,60 zł.

Za istotne dla ustalenia odpowiedzialności uczestników zmowy, Prezes Urzędu uznał również twierdzenie jednego z uczestników porozumienia Andrzeja Pokrątko właściciela korporacji Mercedes, który przyznał w piśmie z dnia 9.12.2002 r., iż „sam J. Jaźwiński prowokował bardzo często do ujednolicenia cen oraz jako pierwszy wprowadzał radykalne zniżki cen wymuszając na pozostałych korporacjach dostosowanie się”. Twierdzenie to przyznaje pośrednio, że na badanym rynku występowały przypadki ujednolicenia cen.

Ponadto, znaczenie dowodowe należy przyznać również twierdzeniom J. Jaźwińskiego (także uczestnik porozumienia), zawartym w jego piśmie zawiadamiającym Prezesa Urzędu – bydgoską delegaturę UOKiK o niedozwolonej praktyce korporacji taksówkowych (pismo z dnia 17.09.2002 r.). Twierdzenia te nabrały mocy dowodowej z chwilą ich pozytywnej weryfikacji w toku postępowania antymonopolowego (w szczególności w oparciu o analizę cenową). Za zgodne z prawdą należy uznać w szczególności jego twierdzenie, że na bydgoskim rynku doszło do ujednolicenia cen, a na straży tego kompromisu stał A. Lipiński właściciel korporacji Łuczniczka.

W tym miejscu należy również przywołać treść prawomocnej decyzji Prezesa Urzędu z dnia 26.01.1998 r. wydanej w sprawie sygn. akt RBG-531-S-2/97/IW, którą na podstawie art. 4 pkt 1 ustawy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym (Dz.U. z 1997 r. Nr 49, poz. 318) nakazano:

1. Andrzejowi Lipińskiemu prowadzącemu Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe Radio Taxi Łuczniczka;
2. Januszowi Król prowadzącemu Radio Taxi Fordon;
3. Radio Taxi Bydgoszcz Sp. o.o. w Bydgoszczy;
4. Spółdzielczemu Zrzeszeniu Transportowemu Radio Taxi BRDA;
5. Spółdzielni Transportowej Radio Taxi Zrzeszeni;
6. Leszkowi Grzybowskiemu i Leszkowi Piaseckiemu prowadzącym NON-STOP-RADIO-TAXI;
7. PHUP RADIO TAXI Express;
8. West Taxi;
9. Tele-Radio-Taxi,

zaniechanie stosowania praktyk monopolistycznych polegających na wzajemnym uzgadnianiu cen za wykonywanie usługi przewozu oraz ustalaniu sposobu ich kalkulacji (co miało miejsce w miesiącu lutym roku 1997).

Biorąc pod uwagę, iż większość uczestników niniejszego postępowania była adresatem nakazu, o którym mowa, ich kolejne działania należy ocenić tym bardziej jako naganne z punktu widzenia zakazu, o którym mowa w art. 5 ustawy.

Prezes Urzędu domniemał na podstawie danych dotyczących w szczególności roku 2002, że do porozumień cenowych, w tym do porozumienia jakie nastąpiło w marcu 2001 r., dochodzi w Bydgoszczy podczas spotkań branżowych zainteresowanych korporacji. Na podstawie zebranego materiału dowodowego, Prezes Urzędu ustalił m.in. że spotkanie takie miało miejsce w dniu 29.08.2002 r. i 5.09.2002 r. w siedzibie Spółdzielni Zrzeszeni. Prezes Urzędu ustalił również, że przedmiotem tych spotkań była m.in. tzw. niezdrowa konkurencja na rynku przewozów osób taksówkami. Podobne spotkanie miało się odbyć w dniu 13.02.2003 r. na terenie Klubu Sportowego „Chemik” w Bydgoszczy przy ul. Glinki. Prezes Urzędu nie badał przy tym, czy wszyscy uczestnicy porozumienia z roku 2001 byli obecni podczas spotkania, na którym postanowiono nie konkurować za pomocą taryf i nawet kiedy dokładnie się ono odbyło. Istotnym dla ustalenia uczestnictwa w kartelu cenowym był nie sam fakt udziału w spotkaniach, lecz konkretne zachowania rynkowe (decyzje cenowe) poszczególnych przedsiębiorców.

Szczególnie ważnym ustaleniem w tym zakresie było stwierdzenie, że podczas spotkań przedstawicieli korporacji radio taxi dochodzi do wymiany zdań w kwestii stosowania zniżek i rabatów oraz w innych kwestiach tzw. niezdrowej konkurencji. Pozwala to na domniemanie, że bydgoskie korporacje radio taxi koordynują swoje działania gospodarcze, co stanowi jedną z przesłanek wydanej decyzji.

W toku niniejszego postępowania **nie była kwestionowana sama wysokość cen stosowanych przez badane korporacje radio taxi, lecz sposób jej ustalania**. Sprzeczne z prawem jest bowiem bezpośrednio lub pośrednio ustalanie cen przez przedsiębiorców, niezależnie od ich wysokości. Tym samym, Prezes Urzędu nie uwzględnił argumentów poszczególnych korporacji, stosownie do których ceny w wysokości 5 zł i 1,60 zł pozwalają zaledwie na pokrycie niezbędnych kosztów działalności prowadzonej przez taksówkarzy i nie dają im oczekiwanych i pozwalających na utrzymanie zysków.

Ostateczna wysokość cen na rynku właściwym powinna być wypadkową takich czynników jak w szczególności: popyt, podaż i koszty prowadzonej działalności gospodarczej. Jeśli koszty są – jak twierdzili uczestnicy postępowania – wysokie, a popyt z uwagi na ubożenie społeczeństwa niewielki, to naturalnym skutkiem winno być ograniczenie liczebności taksówkarzy (dostosowanie popytu) – dokonane nie w drodze decyzji o ograniczeniu ilości wydawanych licencji, lecz w drodze samodzielnych decyzji o zaprzestaniu wykonywania niezyskowej działalności. Jak wynika z informacji znanych organowi antymonopolowemu z urzędu (sprawa sygn. akt RBG-062-11/03/MW), liczba taksówek w Bydgoszczy jest prawie niezmienna od roku 1998 do roku 2002, przy czym w roku 2002 liczba ta wzrosła z 1458 (w 2001 r.) do 1494. Oznacza to, iż przewoźnicy wbrew tendencji rynkowej nie chcą rezygnować ze swojej profesji, lecz szukają innych, nierynkowych i niekonkurencyjnych rozwiązań pozwalających im ochronić się przed skutkami ubożenia społeczeństwa. Rozwiązaniem tym są według ustaleń dokonanych w niniejszym postępowaniu działania kolektywne polegające na ustalaniu jednolitych cen za przejazdy, a tym samym ograniczeniu konkurencji na rynku.

W następstwie zawartej umowy, nastąpił ponownie okres stagnacji w zakresie ruchów cenowych na analizowanym rynku, co przedstawia poniższa tabela (również na podstawie zestawienia OUM):

Tabela nr 6

	2001 r.		2002 r.	
	legalizacja 5 zł i 1,60 zł/ łączną ilość w miesiącu	przewzorcowania łączna ilość w miesiącu	legalizacja 5 zł i 1,60 zł/ łączną ilość w miesiącu	przewzorcowania łączna ilość w miesiącu
styczeń			55/61	0
luty			35/37	2
marzec			43/52	3
kwiecień			51/56	0
maj	81/89	20	35/37	0
czerwiec	39/47	18	49/52	0
lipiec	27/31	26	51/58	0
sierpień	37/42	2	38/41	0
wrzesień	55/61	1	25/26	1
paźdz.	78/85	0	22/23	2
listopad	66/69	1	38/43	1

grudzień	41/47	0	21/21	0
----------	-------	---	-------	---

Tabela nr 6 obrazuje skutek zawartej umowy cenowej, jakim było powszechne stosowanie cen 5 zł (opłata początkowa) i 1,60 zł (za 1 km). Spośród 978 wszystkich legalizacji przeprowadzonych przez OUM w okresie maj 2001-grudzień 2002, 887, tj. ok. **90,7%** dotyczyło właśnie tych cen (uderza w tym miejscu analogia do roku 2000, kiedy to **90,87%** wszystkich legalizacji zostało dokonanych na ceny 4 zł i 1,50 zł), co oznacza, iż taksówkarze powszechnie przyjęli nową cenę jako standard funkcjonowania na rynku wyznaczony przez działające wspólnie korporacje radio taxi. W miesiącach maj-lipiec 2001 r. miało miejsce jeszcze łącznie 64 przypadków przewzorcowania, spośród których aż 63 to przewzorcowania na ceny 5 zł i 1,60 zł. Zdaniem Prezesa Urzędu w okresie maj-lipiec 2001 r. nastąpiło dokończenie realizacji porozumienia przez: Express, który na łączną liczbę ok. 237 taksówkarzy, przeprowadził w kwietniu „jedynie” 92 przewzorcowania, lub Komfort albo Tele Radio Taxi, które mimo wskazania przełomu marca i kwietnia jako terminu zmiany taryfy, nie mogły – w świetle zestawienia OUM – fizycznie przeprowadzić przewzorcowania w tym okresie. Ewentualnie ujawnili się w tym okresie naśladowcy spośród taksówkarzy niezrzeszonych.

W kolejnym okresie, tj. począwszy od sierpnia 2001 r. liczba przewzorcowań dramatycznie maleje, przy czym, należy podkreślić, iż ok. 82% z nich dotyczy przestawienia taksometru na ceny 5 zł i 1,60zł. Oznacza to, że konkurencja taryfami cenowymi na rynku przewozu osób taksówkami w Bydgoszczy praktycznie zamarła (po chwilowym tylko odrodzeniu w marcu 2001 r.).

Ponowny skok cenowy nastąpił w marcu 2003 r., co przedstawia poniższa tabela (na podstawie danych udzielonych przez uczestników postępowania):

Tabela nr 7

Informacje o wysokości opłat stosowanych w roku 2003 w Bydgoszczy				
	opłata początkowa	1 km	taryfa data zmiany	zniżki i promocje
	taryfa dzienna			
1. RTB				
2. Zrzeszeni	5 zł	1,80 zł	14.03.2003 uchwała Zarządu nr19/2003	20%-Fordon 20%-na telefon lub kartę stałego klienta
3. Mercedes	5 zł	1,80 zł	25.03.03	20%-Fordon 20%- poza miasto 20%-na telefon lub kartę stałego klienta
4. Non Stop	5 zł	1,60 zł	04.2001	
5. Fordon Pomoże	5 zł	1,80 zł	ok. 20.03.03	20%-Fordon 20% - poza miasto 20%-karta stałego klienta
6. Express	5 zł	1,78 zł	60% w dniach 20-22.03.03 + pozostałe 40% w kwietniu	20%-na telefon lub kartę stałego klienta 20%-poza miasto 20%-Auchan, Makro, Hypernova, Galeria Pomorska 30%-pracownicy hipermarketów
7.	5 zł	1,80 zł	część 17.06.03	20%-Fordon

Tele Radio Taxi			pozostali do 18.07.03	20%-poza miasto 20%-karta stałego klienta
8. Komfort	5 zł	1,60 zł	03/04.01	20%-na telefon lub kartę stałego klienta 30%-współpracownicy
9. Łuczniczka	5 zł	1,80 zł	18.03.03	20%-karta stałego klienta od stycznia 2003 r. 50% - Fordon 50% - Osowa Góra

W ocenie Prezesa Urzędu, wcześniejsza, udowodniona uczestnikom porozumienia praktyka jaka miała miejsce w roku 2001 oraz w domniemaniu w roku 1999, jak również jednoczesność działań pięciu korporacji, które po okresie blisko dwuletniej stagnacji dokonały równoległych przewzorcowań w okresie od 14.03.2003 r. – do 25.03.2003 r., pozwala na domniemanie, że również zmiana taryf jaka nastąpiła w roku 2003 nie była przypadkiem, lecz była wynikiem niedozwolonego porozumienia cenowego (art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy). Nawet powszechnie stosowane w roku 2003 upusty nie mogą przesądzić o uznaniu konkurencyjności rynku, skoro wysokość tych upustów jest jednakowa we wszystkich korporacjach, w szczególności wszystkie one wydają karty stałego klienta upoważniające do 20% zniżki.

Znamiennym jest, że podwyżka opłat z marca 2003 r. została poprzedzona okresowym obniżeniem cen w styczniu przez A. Lipińskiego (Łuczniczka) o 50% na przejazdy do Fordonu – jedna z dużych dzielnic Bydgoszczy (ok. 100.000 mieszkańców). Po niej nastąpił efekt kaskadowy w postaci wprowadzania kolejnych obniżek przez inne korporacje (w tym miejscu należy powołać dowód w postaci artykułów prasowych informujących o wojnie cenowej korporacji taksówkowych: Gazeta Wyborcza dodatek Bydgoszcz z dnia 7.02.2003 r. i z dnia 10.02.2003 r. – w aktach sprawy). Sytuacja została spacyfikowana dopiero w marcu, z chwilą wspólnego ustalenia cen na wyższym poziomie. Pozwala to domniemać, że zadziałał mechanizm tożsamy do stwierdzonego w roku 2001 r. i opisanego powyżej.

Fakt stosowania przez korporację Express stawki za 1 km niższej o dwa grosze (1,78 zł) od stawki wprowadzonej przez pozostałych uczestników porozumienia z 2003 r. (1,80 zł) nie stanowi wystarczającej przesłanki wyłączenia jej z grona uczestników niedozwolonego porozumienia. W ocenie Prezesa Urzędu, J. Jaźwiński i E. Jaźwińska wiedząc o istocie stawianego im w niniejszym postępowaniu zarzutu, podjęli świadomie decyzję o niewielkim zróżnicowaniu ceny, aby uwolnić się od odpowiedzialności. Jednocześnie stawka ta odbiega od 1,80 zł w tak niewielkim stopniu, iż w praktyce nie zwiększa konkurencyjności usług świadczonych przez Express i realizuje założenia dokonanej zмовы cenowej. Na podstawie przeprowadzonej symulacji – przy założeniu trasy 10 km – organ antymonopolowy stwierdził, iż różnica w opłacie za przejazd wynosi jedynie 20 gr (23 zł – 22,80 zł).

Zawarcie i realizacja kolejnej zмовы cenowej w trakcie postępowania prowadzonego pod tożsamym zarzutem, czyni koniecznym uznanie, że pięciu przedsiębiorców wymienionych w pkt I sentencji decyzji nadal stosuje zakazaną praktykę. Koniecznym jest więc wydanie wobec nich decyzji w oparciu o art. 9 ustawy, który stanowi, że *Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów... wydaje decyzję o uznaniu praktyki za ograniczającą konkurencję i nakazującą zaniechanie jej stosowania, jeżeli stwierdzi naruszenie zakazu określonego w art. 5...* Nakaz zaniechania stosowania praktyki zмовы cenowej jest konieczny, aby podjąć na podstawie art. 102 ustawy skuteczną kontrolę wykonania decyzji (kara pieniężna w wysokości od 10 do 1.000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu decyzji wydanej na podstawie art. 9 ustawy), a tym samym przywrócić konkurencyjność na rynku właściwym.

Spśród uczestników porozumienia z roku 2001, Tele Radio Taxi w sposób widoczny zdystansowało się od działań uczestników nowego porozumienia, dokonując zmiany taryfy dopiero w okresie czerwiec-lipiec 2003 r. Zdaniem Prezesa Urzędu działanie takie należy ocenić jako tzw. naśladownictwo, którego nie można ocenić jako niedozwolonego porozumienia ceowego. Tym samym, antykonkurencyjny zamiar Bogdana Karnowskiego i Krystyny Karnowskiej, który ujawnił się przy okazji wcześniejszej podwyżki opłat, przestał być realizowany z chwilą, kiedy pojawiła się okazja do nowej podwyżki opłat w roku 2003. Za najwcześniejszą datę takiej możliwości należy uznać – wobec braku innych przesłanek – datę przeprowadzenia zmiany przez pierwszą z korporacji, tj. 14.03.2003 r. kiedy przewzorcowania taksometrów na nową taryfę dokonała Spółdzielnia Zrzeszeni. Z tą datą należało na podstawie art. 10 ust. 1 i ust. 2 ustawy, zgodnie z którym *nie wydaje się decyzji, o której mowa w art. 9, jeżeli zachowanie rynkowe przedsiębiorcy albo związków przedsiębiorców przestało naruszać zakazy określone w art. 5 lub w art. 8*, stwierdzić zaniechanie stosowania praktyki przez Bogdana Karnowskiego i Krystynę Karnowską, co znalazło wyraz w pkt II ppkt 2 i ppkt 3 sentencji decyzji. Prezes Urzędu miał również na uwadze, twierdzenie B. Karnowskiego i K. Karnowskiej że wobec niedostosowania się do nowej stawki spotykają ich kierowców szykany ze strony przedstawicieli uczestników porozumienia z 2003 r., w tym złośliwe komentarze cyt. **„Trzeba się było nie wychylać i dostosować do reszty. W Bydgoszczy jeździ się po równo.”** (pismo z dnia 6.05.2003 r.).

Analogiczne uwagi dotyczą Spółdzielni Komfort, która będąc uczestnikiem porozumienia z 2001 r., podobnie jak Tele Radio Taxi porzuciła zamiar antykonkurencyjny z chwilą podjęcia przez pozostałych uczestników porozumienia z 2001 r. decyzji o modyfikacji jego postanowień w roku 2003 poprzez wprowadzenie nowej stawki w wysokości 1,80 za 1 km. Również w tym przypadku najwcześniejszą datą zaniechania jest w świetle dokonanych ustaleń 14.03.2003., czyli data w której ujawniło się działanie rynkowe Spółdzielni Zrzeszeni. Przy czym, należy podkreślić, że Spółdzielnia Komfort aż do zamknięcia postępowania dowodowego realizowała własną politykę cenową stosując starą stawkę za 1 km w wysokości 1,60 zł. Tym samym, Prezes Urzędu rozstrzygnął jak w pkt II ppkt 1 sentencji decyzji.

Konkludując, w ocenie Prezesa Urzędu, cechą bydgoskiego rynku przewozów osób taksówkami jest istotnie ograniczona konkurencja cenowa. Długie okresy stosowania przez wszystkie, bądź prawie wszystkie korporacje jednolitych cen są przerywane jedynie z rzadka (średnio co dwa lata w badanym okresie) wybuchającą tzw. wojną cenową, która jest szybko zażegnwana nowym porozumieniem, którego celem jest przede wszystkim niedopuszczenie do spadku cen na przewozy oraz ich podwyższenie do pułapu osiągniętego w drodze kompromisu.

Fakt, że wspólne ustalenia co do cen jednolitych są okresowo „naginane” przez samych uczestników porozumienia, którzy konkurują ze sobą w ograniczony sposób udzielanymi rabatami, nie zmienia ustaleń co do istnienia zmowy cenowej, gdyż konkurencja ta nie może zastąpić pełnej i czytelnej dla konsumentów konkurencji cenami wynikającymi z taryfy stosowanej przez daną korporację. Są to bowiem stawki bazowe, na podstawie których ustalana jest opłata za przejazd, od której dopiero stosowane są okresowo, w niektórych szczególnych sytuacjach upusty. Podobnie uznał Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku z dnia 1.10.2003 r. wydanym w sprawie sygn. akt XVII Ama 84/02, gdzie stanął na stanowisku, że nie zmienia istoty zarzutu zmowy cenowej fakt, że od ceny bazowej stosowane są upusty, gdyż podstawą obliczenia upustów jest każdorazowo jednolita kwota bazowa.

Prezes Urzędu zauważa podnoszony przez część uczestników postępowania problem tzw. niezdrowej konkurencji ze strony części taksówkarzy, którzy prowadzą działalność gospodarczą oraz jednocześnie pobierają rentę, bądź emeryturę i z tego tytułu mają ograniczony obowiązek odprowadzania podatków i składek do ZUS, a tym samym mogą

sobie pozwolić na niższe ceny (nierówne warunki prowadzonej działalności gospodarczej). Zauważa jednak, że decyzje w tym zakresie są podejmowane przez ustawodawcę. Zawierane przez uczestników postępowania zmowy cenowe nie mogą być w żadnym razie tłumaczone próbą przeciwdziałania temu zjawisku. Co więcej, wbrew twierdzeniom części korporacji, że największa procentowo ilość emerytów i rencistów „jeździ” w korporacji P. Jaźwińskich (Express), Prezes Urzędu ustalił, iż korporacja ta była na równi z pozostałymi uczestnikami zakwestionowanej zmowy cenowej.

Wobec powyższego, należało orzec jak w pkt I i pkt II.

W pkt III niniejszej decyzji, Prezes Urzędu postanowił o wyłączeniu do odrębnego postępowania kwestii nałożenia na uczestników porozumienia kary pieniężnej za naruszenie zakazu określonego w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy. Działanie takie jest uzasadnione koniecznością przeprowadzenia szczegółowej analizy poszczególnych przypadków w celu określenia indywidualnego wymiaru kary pieniężnej. Dokonanie stosownych ustaleń w ramach niniejszej decyzji uczyniłoby ją nazbyt obszerną i nieczytelną, co czyni koniecznym postanowienie jak w pkt III sentencji decyzji.

Stosownie do art. 78 ust. 1 ustawy w związku z art. 479²⁸ §2 k.p.c. od decyzji niniejszej przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie należy przesłać na adres Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Bydgoszczy.

Otrzymują:

1. Spółdzielnia Transportowa
Radio Taxi „Zrzeszeni”
z siedzibą w Bydgoszczy
ul. Gdańska 92
85-021 Bydgoszcz
2. Spółdzielnia Radio Taxi „Komfort”
z siedzibą w Bydgoszczy
ul. Karpacka 56
85-164 Bydgoszcz
3. Andrzej Pokrętka Radio-Taxi-Mercedes
ul. Biziela 24
85-163 Bydgoszcz
4. Józef Jaźwiński P.H.U.P. Radio Taxi „Express”
ul. Bołtucia 2/30
85-791 Bydgoszcz
5. Elżbieta Jaźwińska P.H.U.P. Radio Taxi „Express”
ul. Bołtucia 2/30
85-791 Bydgoszcz
6. Bogdan Karnowski Przedsiębiorstwo Wielobranżowe
ul. Łabendzińskiego 4 K
85-791 Bydgoszcz
7. Krystyna Karnowska Przedsiębiorstwo Wielobranżowe
ul. Łabendzińskiego 4K
85-791 Bydgoszcz
8. Andrzej Lipiński Miejskie Przedsiębiorstwo
Taksówkowe „Radio Taxi Łuczniczka”
ul. Noakowskiego 3/30A
85-804 Bydgoszcz
9. a/a