



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DELEGATURA w ŁODZI

ul. Piotrkowska 120
90-006 Łódź, P - 73
Tel. (0-42) 636-36-89, Fax (0-42) 636-07-12
E-mail: lodz@uokik.gov.pl

RŁO-410-1/06/MD

Łódź, dnia 29 stycznia 2008 r.

DECYZJA Nr RŁO 2/2008

Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. 2005 r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006 r. Nr 157, poz. 1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy, w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, ze zm.) 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, ze zm.) w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów

– działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nie stwierdza się stosowania przez:

- 1 Towarzystwo Taksówkarzy Łódzkich Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Łodzi, ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź,
- 2 Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Łodzi, ul. Jaracza 45, 90-249 Łódź,
- 3 Mariusza Stanisława Bedyniaka zam. w Łodzi, ul. Kasztelańska 83 m 1, Krzysztofa Cyrankowskiego zam. w Łodzi, ul. Gołębi 10 m 46, Piotra Kejnika zam. w Łodzi, ul. Legionów 130/140 – prowadzących wspólnie działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe TELE TAXI 400-400 w Łodzi, ul Przybyszewskiego 173,
- 4 Stowarzyszenie Transportu Prywatnego RADIO TAXI „MER.C” w Łodzi, ul. Traktorowa 141/143, 91-203 Łódź,

praktyki ograniczającej konkurencję, określonej w art. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanej na wstępie ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na zawarciu zakazanego porozumienia polegającego na ustalaniu bezpośrednio cen za wykonywanie usług transportu drogowego taksówką na terenie Gminy Łódź.

UZASADNIENIE

W okresie od września 2005 r. do lutego 2006 r. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Łodzi przeprowadziła badanie lokalnego rynku usług transportu drogowego taksówkami i zachowań przedsiębiorców prowadzących działania

w zakresie tych usług w Łodzi, w kontekście przestrzegania zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję. W toku postępowania wyjaśniającego przeprowadzono 4 kontrole korporacji taksówkarskich to jest: Towarzystwa Taksówkarzy Łódzkich Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego w Łodzi, ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź, Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Łodzi, ul. Jaracza 45, 90-249 Łódź, Mariusza Stanisława Bedyniaka zam. w Łodzi, Krzysztofa Cyrankowskiego zam. w Łodzi, Piotra Kejnika zam. w Łodzi - prowadzących wspólnie działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe TELE TAXI 400-400 w Łodzi, ul. Przybyszewskiego 173, Stowarzyszenia Transportu Prywatnego RADIO TAXI „MER.C” w Łodzi, ul. Traktorowa 141/143, 91-203 Łódź. Zebrane w toku postępowania wyjaśniającego dowody dały podstawę do podejrzenia, że podwyżki opłat za przewóz osób taksówką tzn. opłaty początkowej i opłaty za 1 km w każdej z IV taryf są skutkiem zмовы cenowej, do której doszło pomiędzy łódzkimi korporacjami taksówkowymi, co może stanowić naruszenie w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. 2005 r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006 r. Nr 157, poz. 1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834) – zwana dalej: „ustawa o okik”. W związku z powyższym wszczęcie postępowania antymonopolowego w tej sprawie stało się konieczne i uzasadnione.

W dniu 22 lutego 2006 r. Prezes Urzędu wszczął z urzędu postępowanie antymonopolowe przeciwko: Towarzystwu Taksówkarzy Łódzkich Miejskiemu Przedsiębiorstwu Taksówkowemu w Łodzi, ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź, Zrzeszeniu Transportu Prywatnego w Łodzi, ul. Jaracza 45, 90-249 Łódź, Mariuszowi Stanisławowi Bedyniakowi zam. w Łodzi, Krzysztofowi Cyrankowskiemu zam. w Łodzi, Piotrowi Kejnikowi zam. w Łodzi - prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe TELE TAXI 400-400 w Łodzi, ul. Przybyszewskiego 173, Stowarzyszeniu Transportu Prywatnego RADIO TAXI „MER.C” w Łodzi, ul. Traktorowa 141/143, 91-203 Łódź (zwane dalej: „korporacje taksówkowe”), pod zarzutem praktyki ograniczającej konkurencję, określonej w art. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanej na wstępie ustawy o okik, polegającej na zawarciu zakazanego porozumienia polegającego na ustalaniu bezpośrednio cen za wykonywanie usług transportu drogowego taksówką na terenie Gminy Łódź, co może stanowić naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik i w tym samym dniu wysłał stronom zawiadomienie o wszczęciu postępowania (*dowód: karty nr 2-5*).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego korporacje taksówkowe odrzuciły przedstawiony im zarzut zawarcia zakazanego porozumienia polegającego na ustalaniu bezpośrednio cen za wykonywanie usług transportu drogowego taksówką na terenie Gminy Łódź.

Towarzystwo Taksówkarzy Łódzkich Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Łodzi odrzuciło zarzut twierdząc, że przedsiębiorca prowadzi stałą obserwację działań innych firm działających w tym samym segmencie rynku, także w zakresie stosowanych przez nie cen lecz wewnętrzne regulacje cenowe przeprowadza całkowicie suwerenne (*dowód: karta nr 181*).

Stowarzyszenie Transportu Prywatnego RADIO TAXI „MER.C” w Łodzi, odrzuciło zarzut podkreślając, że politykę cenową za usługi taxi prowadzi wyłącznie na wniosek swoich członków, po przeprowadzeniu dokładnych analiz lokalnego rynku konsumenckiego, sytuacji społeczno gospodarczej w Łodzi i minimalnej opłacalności prowadzonej przez członków stowarzyszenia działalności gospodarczej (*dowód: karta nr 182*).

Także Mariusz Stanisław Bedyniak, Krzysztof Cyrankowski i Piotr Kejnik prowadzący wspólnie działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo

Transportowe TELE TAXI 400-400 w Łodzi stwierdzili, że w niniejszej sprawie nie może być mowy o jakiegokolwiek znowie. Nie może też być mowy o działaniu na szkodę konsumentów. Wszelkie działania polegają na jawności. Realizując zasadę jawności, przejrzystości działania Mariusz Bedyniak wielokrotnie na temat ewentualnych podwyżek opłat wypowiadał się w prasie. Kalkulacje opłacalności przewozów w tym koszty związane ze zmianą cen gazu, benzyny oleju napędowego, wprowadzenie podatku VAT od usług przewozowych, wzrost opłat ZUS, jak również zmiany administracyjne aglomeracji łódzkiej, będące przyczyną wprowadzonej podwyżki, zostały przedstawione podczas kontroli w dniu 8 września 2005 r. Z przedstawionych dowodów, informacji i wyjaśnień wynika, że działania Firmy są działaniami jawnymi oraz, że w działaniach tych brak jest jakiegokolwiek porozumienia z innymi firmami funkcjonującymi na terenie miasta Łodzi (*dowód: karty nr 183-189*).

Natomiast Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Łodzi poinformowało, że z nikim nie zawarło porozumienia odnośnie cen na wykonywanie usług taksówkowych. Decyzja w sprawie cen zostanie dopiero podjęta na wniosek swoich członków (*dowód: karta nr 255*) w oparciu o obserwacje rynku i konkurencji oraz koszty działalności (*dowód: karty nr 173 - 174*).

W toku postępowania antymonopolowego Prezes Urzędu ustalił co następuje:

Przedsiębiorcy prowadzący na terenie Łodzi działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu transportu drogowego taksówką zrzeszeni są w tzw. korporacjach taksówkowych. Pojęcie „korporacja taksówkowa” nie jest wyrażeniem języka prawnego ani prawniczego. Jest to wyrażenie języka potocznego. Przedmiotowe korporacje taksówkowe są podmiotami zróżnicowanymi zarówno pod względem organizacyjnym, jak i prawnym. Członkowie korporacji – poszczególni taksówkarze – posługują się określonymi emblematami i znakami graficznymi identyfikującymi daną korporację (logo), zaś usługi w obrębie członków poszczególnych korporacji wykonywane są do wysokości ustalonej przez korporację. Każda korporacja posiada także swój odrębny numer telefoniczny i swoje logo.

Trzy podmioty będące stronami niniejszego postępowania to zrzeszenie lub stowarzyszenia a jeden podmiot to spółka cywilna. Zrzeszenie/stowarzyszenia zrzeszają przedsiębiorców (taksówkarzy), którzy świadczą usługi przewozu taksówką. Każdy z ww. podmiotów ustala maksymalne ceny usług taksówkowych, po których mogą świadczyć usługi przewozu osób zrzeszeni lub współpracujący w ramach danego podmiotu taksówkarze. Dodatkowo ww. zrzeszenie/stowarzyszenia świadczą na rzecz swoich członków lub osób współpracujących drogą radiową usługi informacyjno – dyspozytorskie (powiadamiają o miejscu oczekiwania klienta na taksówkę). Innymi podmiotami będącymi stronami niniejszego postępowania są osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Świadczą oni na rzecz współpracujących z nimi, na podstawie umowy cywilnoprawnej, taksówkarzy, za określoną odpłatnością, usługi informacyjno – dyspozytorskie oraz ustalają w konsultacji z współpracującymi taksówkarzami ceny maksymalne świadczonych usług taksówkowych. Współpracujący z ww. podmiotami taksówkarze zobowiązują się natomiast oznaczyć swój samochód w sposób przez nich wskazany i pobierać w ustalonych granicach opłaty za przewóz osób.

Opłatę za przejazd taksówką osobową podzielić można na kilka elementów. Składa się ona z opłaty początkowej, opłaty za każdy kolejny kilometr i z opłaty za godzinę postoju. Na terenie Łodzi, na podstawie Uchwały nr LXXXIV/1866/02 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia

17 lipca 2002 r. zmieniającą uchwałę Nr XLVI/930/2000 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 20 września 2000 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi oraz stref dla taksówek na obszarze Miasta Łodzi, maksymalne ceny urzędowe w 2006 r. wynosiły:

Oplata początkowa dla wszystkich taryf	7,80 zł
Taryfa 1 za 1 km	3,10 zł
Taryfa 2 za 1 km	4,70 zł
Taryfa 3 za 1 km	6,30 zł
Taryfa 4 za 1 km	9,40 zł
Oplata za 1 godz. postoju we wszystkich taryfach	47,10 zł

Opracowanie własne na podstawie uchwały Rady Miejskiej w Łodzi.

1. Strony postępowania

Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Łodzi (dalej: Zrzeszenie lub ZTP) jest samorządną i dobrowolną organizacją podmiotów gospodarczych świadczących usługi transportowe, działającą na podstawie ustawy z dnia 30 maja 1989 r. *o samorządzie zawodowym niektórych podmiotów gospodarczych* (Dz. U. Nr 35, poz. 194) oraz w oparciu o statut. Działająca od Zrzeszenie posiada osobowość prawną i wpisane jest do Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji i Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000120800. Działająca od 26 czerwca 2002 r. Zrzeszenie, zgodnie ze statutem, może prowadzić działalność gospodarczą w tym prowadzenie i nadzór sieci Radio-Taxi Dwa Dwa, nie jest jednak wpisane do Rejestru Przedsiębiorców KRS. Członkiem ZTP może być osoba prowadząca jako podstawową działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych i usług związanych z usługami transportowymi. Osoba ta musi być także wpisana do ewidencji działalności gospodarczej (*dowód: karty nr 43-59*).

Mariusz Stanisław Bedyniak zam. w Łodzi, Krzysztof Cyrankowski zam. w Łodzi, Piotr Kejnik zam. w Łodzi – prowadzący wspólnie od 1 czerwca 1993 r. działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe „TELE TAXI 400 400” Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe w Łodzi, ul. Przybyszewskiego 173, (dalej zwani: TELE TAXI 400-400) są dysponentem numerów telefonów 400-400, częstotliwości radiowej oraz zewnętrznego szyldu „TELE TAXI 400-400”. Przedmiotem ich działalności jest między innymi działalność usługowa w zakresie transportu pasażerskiego, działalności taksówek, towarowy transport drogowy pojazdami uniwersalnymi, wynajem samochodów, itp. TELE TAXI 400-400 także udostępnia współpracującym z nią, na podstawie umowy o usługi marketingowe, taksówkarzom ww. numer telefonu, częstotliwość radiową oraz znak firmowy. TELE TAXI 400-400 świadczy taksówkarzom z nim związanym drogą radiową, usługi informacyjno – dyspozytorskie (*dowód: karty nr 79- 84*).

Stowarzyszenie Transportu Prywatnego Radio Taxi „MER.C” (dalej zwane: Radio Taxi „MER.C” lub Stowarzyszenie) posiada osobowość prawną i jest wpisane do Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji i Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000117908. Radio Taxi „MER.C” działa w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – *Prawo o stowarzyszeniach* (tekst jednolity – Dz. U. z 2001 r. Nr 79 poz. 855 ze zm.) i nie jest wpisane do Rejestru przedsiębiorców KRS. Działająca od 12 czerwca 2002 r. Członkiem

zwyczajnym stowarzyszenia, zgodnie ze statutem, może być osoba fizyczna, która świadczy usługi transportowe taksówką osobową marki Mercedes. Radio Taxi „MER.C” swoje stosunki ze swoimi członkami uregulowało na podstawie Statutu i Regulaminu Pracy (*dowód: karty nr 85- 111*).

Towarzystwo Taksówkarzy Łódzkich Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Łodzi (dalej zwane: Towarzystwo lub MPT) posiada osobowość prawną i jest wpisane do Rejestru Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji i Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000132599. działa od 25 września 2002 r. Nie jest jednak wpisane do Rejestru Przedsiębiorców KRS. Stowarzyszenie działa w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – *Prawo o stowarzyszeniach* (tekst jednolity – Dz. U. z 2001 r. Nr 79 poz. 855 ze zm.), a jego członkami mogą być osoby prowadzące działalność gospodarczą – transport drogowy (*dowód: karty nr 11- 42*).

Na terenie Łodzi licencję na wykonywanie transportu drogowego taksówką osobową posiadało pod koniec 2005 r. ok. 2420 przedsiębiorców (taksówkarzy), z czego ponad 1710 wykonywało przewóz osób taksówką w ramach tzw. radio – taxi. Jak wynika z porównania ilości korporacji taksówkowych działających w 2001 r. i obecnie (informacje za 2001 r. uzyskane z decyzji Prezesa Urzędu RŁO Nr 18/2001 z dnia 10 października 2001 r.) ich ilość zmniejszyła się z kilkunastu (17) do kilku. Ponadto jest to rynek średnio skoncentrowany, którego miara wynosi około 1465 pkt wskaźnika HHI, liczonego udziałami w rynku.

Tabela nr 1.

Udział badanych korporacji taksówkowych w ilości taksówkarzy ogółem w 2005 r.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Liczba zrzeszonych taksówkarzy	521	625	395	169
Udział w rynku	22%	26%	16%	7%
Łączny udział w ilości taksówkarzy ogółem	1710 taksówkarzy – około 71%			

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 121, 126, 143, 145).

2. Harmonogram faktów dotyczących podjęcia decyzji dotyczących wprowadzenia podwyżek cen usług taksówkowych.

Tabela nr 2.

Daty podjęcia decyzji w sprawie przewzorcowania taksometrów na nowe ceny usług.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Data podjęcia decyzji dot. przewzorcowania	06.09.2005 r. wniosek Komisji Rewizyjnej	Brak danych	08.09.2005 r. Uchwała Nr 57/2005	03.11.2005 r. Uchwała nr 458

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 255, 266, 271, 282).

Tabela nr 3.

Daty podjęcia czynności przewzorcowania taksometrów w związku ze zmianą cen usług taksówkowych.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Data podjęcia czynności przewzorcowywania taksometrów	01.12. 2005 r. Uchwała Nr 144A Zarządu	14.10.2005 r.	10.09.2005 r.	14.12.2005 r.

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 134-136, 259, 275, 304, 338, 343, 414).

Tabela nr 4.

Wysokość stawki wprowadzonej podczas przewzorcowania taksometrów na nowe ceny.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Opłata początkowa w zł	5,50 zł	5,50 zł	5,50 zł	5,50 zł
Taryfa I cena w zł	2,00 zł	2,00 zł	2,00 zł	2,00 zł
Taryfa II cena w zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł
Taryfa III cena w zł	4,00 zł	4,00 zł	4,00 zł	4,00 zł
Taryfa I V cena w zł	6,00 zł	6,00 zł	6,00 zł	6,00 zł
Godzina postoju	32,00 zł	32,50 zł	33,00 zł	33,00 zł

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 135, 136, 275, 282, 304, 343, 414).

Jak wynika z zebranego materiału zamiar przestawienia taksometrów (przewzorcowania) na nowe podwyższone ceny usług ZTP, TELE TAXI 400-400, MPT i Radio Taxi „MER.C” podjęły w różnym czasie: ZTP w dniu 6 września 2005 r., TELE TAXI 400-400 nie później niż pod koniec września lub na początku października 2005 r., MPT w dniu 8 września 2005 r. a Radio Taxi „MER.C” w dniu 3 listopada 2005 r. Również realizacja tego zamiaru nastąpiła w różnym czasie: ZTP w Łodzi dopiero po podjęciu uchwały przez Zarząd w sprawie przewzorcowania taksometrów na nowe ceny, TELE TAXI 400-400 od 14 października 2005 r., MPT od 10 października 2005 r. a Radio Taxi „MER.C” od 14 grudnia 2005 r. ZTP, TELE TAXI 400-400, MPT i Radio Taxi „MER.C” przewzorcowały taksometry na takie same kwoty, które dotyczyły tych samych taryf i opłat, za wyjątkiem opłaty za godzinę postoju. Biorąc pod uwagę charakter korporacyjny ZTP, TELE TAXI 400-400, MPT i Radio Taxi „MER.C” należy przyjąć, że skonkretyzowany zamiar podniesienia cen usług taksówkarskich musiały poprzedzać konsultacje z członkami tych korporacji lub wnioski członków w sprawie podwyżek. Z zebranego materiału wynika, że takie konsultacje były przeprowadzone wśród członków ZTP w Łodzi w miesiącu sierpniu 2005 r. (*dowód: karty nr 255-256*). Natomiast na podstawie wniosków zrzeszonych przedsiębiorców uchwałę o przewzorcowaniu taksometrów na nowe ceny podjęło Radio Taxi „MER.C.” w dniu 3 listopada 2005 r. (*dowód: karta nr 271*). Jak wynika z uchwały MPT decyzję w sprawie przewzorcowania taksometrów na nowe ceny podjął samodzielnie zarząd na wniosek swoich członków w dniu 8 września 2005 r. (*dowód: karty nr 281- 282*). Natomiast z informacji TELE TAXI 400-400 wynika, że to Mariusz Stanisław Bedyniak, Krzysztof Cyrankowski i Piotr Kejnik podjęli samodzielnie decyzję w sprawie przewzorcowania taksometrów na nowe ceny oraz ustalili ich wysokość, którą taksówkarze współpracujący z nimi w ramach TELE TAXI 400-400 zaakceptowali (*dowód: karty nr 422-423*). Należy nadmienić, iż sondaże jak i przekazywanie informacji o podjętych uchwałach było jawne i odbywało się za pośrednictwem informacji prasowych, ogłoszeń w siedzibach korporacji taksówkowych jak i drogą radiową (*dowód: karty nr 139-*

142,173,198,478,497,498). Ww. korporacje taksówkowe podnoszą, że przewzorcowanie taksometrów na nowe ceny usług zbiegło się z obowiązkiem legalizacji taksometrów i połączenie tych dwóch czynności skracało czas trwania tych czynności i w sumie obniżało koszty przewzorcowania taksometru (*dowód: karty nr 271, 289, 343, 386*).

Tabela nr 5.

Daty podjęcia decyzji – uchwał wprowadzających nowe ceny usług taksówkowych.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Data podjęcia decyzji w sprawie wprowadzenia w życie nowych cen usług taksówkowych	Uchwała Zjazdu Delegatów z dnia 12.02.2006 r	Brak danych	21.03.2006 r. Uchwała Nr 70/2006	01.03.2006 r. Uchwała Nr 481

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 264, 283, 416).

Tabela nr 6.

Daty wejścia w życie nowych cen usług taksówkowych.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
Daty wejścia w życie nowych cen usług taksówkowych	08.05.2006 r.	I podwyżka 17.03.2006 r. II podwyżka 01.05.2006 r.	25.03.2006 r.	03.03.2006 r.

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 186, 252, 255, 279, 335).

Tabela nr 7.

Wysokość wprowadzonej podwyżki cen usług taksówkowych.

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400		MPT	Radio Taxi „MER.C”
Opłata początkowa przed podwyżką	5,00 zł	5,00 zł	5,28 zł	5,00 zł	5,00 zł
Opłata początkowa po podwyżce	5,50 zł	5,28 zł*	5,50 zł**	5,50 zł	5,50 zł
Taryfa I przed podwyżką	1,80 zł	1,80 zł	1,92 zł	1,80 zł	1,80 zł
Taryfa I po podwyżce	2,00 zł	1,92 zł*	2,00 zł**	2,00 zł	2,00 zł
Taryfa II przed podwyżką	2,70 zł	2,70 zł	2,88 zł	2,70 zł	2,70 zł
Taryfa II po podwyżce	3,00 zł	2,88 zł*	3,00 zł**	3,00 zł	3,00 zł
Taryfa III przed podwyżką	3,60 zł	3,60 zł	3,84 zł	3,60 zł	3,60 zł
Taryfa III po podwyżce	4,00 zł	3,84 zł*	4,00 zł**	4,00 zł	4,00 zł
Taryfa IV przed podwyżką	5,40 zł	5,40 zł	5,76 zł	5,40 zł	5,40 zł
Taryfa IV po podwyżce	6,00 zł	5,76 zł*	6,00 zł**	6,00 zł	6,00 zł
Godzina postoj u przed podwyżką	30,00 zł	30,00 zł	31,20 zł	30,00 zł	30,00 zł
Godzina postoj u po podwyżce	32,00 zł	31,30 zł	32,50 zł**	33,00 zł	33,00 zł

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 186, 252, 259, 268, 273, 279).

*- po podwyżce w dniu 17 marca 2006 r.

** - po podwyżce w dniu 1 maja 2006 r.

Uchwały korporacji działających jako zrzeczenia lub stowarzyszenia w sprawie wprowadzenia podwyżek cen usług taksówkarskich zostały podjęte w różnym czasie. Radio Taxi „MER.C” podjęło decyzję w sprawie wprowadzenia nowych cen na usługi taksówkowe w dniu 1 marca 2006 r. w formie Uchwały Zarządu nr 481 (*dowód: karta nr 269*). MPT podjęło decyzję w sprawie wprowadzenia nowych cen w dniu 21 marca 2006 r. Uchwałą Zarządu nr 70/2006/VII (*dowód: karta nr 264*). ZTP podjęło decyzję w sprawie wprowadzenia nowych cen w dniu 12 lutego 2006 r. na podstawie Uchwały Nadzwyczajnego Zebrania Delegatów upoważniającej Zarząd do wprowadzenia podwyżek cen w marcu 2006 r., które faktycznie zostały wprowadzone w dniu 8 maja 2006 r. (*dowód: karta nr 255, 302*). Natomiast z informacji TELE TAXI 400-400 wynika, że wprowadzenie cen nie poprzedzała żadna uchwała lub decyzja. Ceny usług oferowanych przez taksówkarzy współpracujących z TELE TAXI 400-400 zostały wprowadzone dwuetapowo, 17 marca 2006 r. i 1 maja 2006 r. (*dowód: karty nr 249-252*). Należy stwierdzić, że z chwilą przewzorcowania taksometru na nową cenę korporacje taksówkowe zaleciły swoim członkom aby w okresie przejściowym, to jest od zakończenia przewzorcowania przez wszystkich członków danej korporacji taksometru na nowe ceny i podjęcia uchwał o wprowadzeniu nowych cen w życie, udzielali klientom 10% rabatu (*dowód: karty nr 134, 145, 259, 267, 336*). Fakt ten wszystkie korporacje taksówkowe wyjaśniły tym, że przy wzroście opłat o 10% zasadne było stosowanie rabatu 10% przez taksówkarzy, którzy już przewzorcowali taksometry, do czasy przewzorcowania ich przez wszystkich taksówkarzy. Zapewniało to stosowanie tych samych zasad i jednej taryfy wyjściowej w danej korporacji taksówkowej (*dowód: karty nr 461-462, 478-479, 496-497, 498*).

W toku postępowania nie znaleziono dowodów potwierdzających kontakty pomiędzy korporacjami taksówkarskimi. W badanym okresie to jest w 2005 r. i 2006 r. nie odnotowano spotkań pomiędzy przedstawicielami łódzkich korporacji taksówkowych lub przekazywania sobie informacji o zamierzonych podwyżkach cen usług taksówkowych. Fakt braku takich spotkań, został potwierdzony między innymi przez Miasto Łódź, które zasięga opinii korporacji taksówkowych przy okazji zmiany cen maksymalnych na usługi taksówkowe. W trakcie przewzorcowywania taksometrów i po jego zakończeniu korporacje taksówkowe nie zaniechały konkurencji w zakresie stosowanych przez siebie marż – upustów cenowych, pomimo stosowania w okresie przejściowym takiego samego początkowego-przejściowego 10% upustu cenowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać taksometry elektroniczne (Dz. U. Nr 108, poz. 1014) dowodami oceny zgodności i legalizacji ponownej taksometrów są: decyzja zatwierdzenia typu; świadectwo legalizacji pierwotnej, w tym jednostkowej; świadectwo legalizacji ponownej. Świadectwo legalizacji ponownej jest ważne przez 25 miesięcy, licząc od pierwszego dnia miesiąca, w którym została dokonana legalizacja taksometru w taksówce. U większości taksówkarzy w Łodzi ponowna legalizacja taksometru przypadała na koniec 2005 r. i początek 2006 r.

Jednocześnie na podstawie informacji uzyskanych z rynku paliw Prezes Urzędu ustalił, że cena baryłki ropy Brent w Londynie (USD/bar) w styczniu 2005 r. wynosiła 44,36 w kwietniu 53,29, w lipcu 57,95, w październiku 59,49, w styczniu 2006 r. 63,87, aby w kwietniu 2006 r. wzrosnąć do 70,49.¹ Natomiast średniomiesięczne ceny detaliczne oleju napędowego w kraju wzrosły z 3,32 zł/l w lutym 2005 r. do 3,97 zł/l w listopadzie 2005 r.

¹ Dane z „Apelu Polskiej Izby Paliw Płynnych w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe” z dnia 26 lipca 2006 r.

aby następnie spaść w grudniu 2005 r. do poziomu 3,71 zł/l² i w lutym 2006 r. do poziomu 3,64 zł/l a następnie wzrosnąć w maju 2005 r. do poziomu 3,92 zł/l.

Biorąc pod uwagę, że wprowadzenie podwyżek cen, było związane z zakończeniem akcji przewzorcowania taksometrów na nowe ceny należy przyjąć, że istotne znaczenie dla wykazania ewentualnego porozumienia cenowego miały daty podjęcia decyzji w sprawie przewzorcowywania taksometrów oraz daty rozpoczęcia przewzorcowywania taksometrów na nowe ceny przez członów korporacji taksówkowych. Uchwały wprowadzające ceny zatwierdzały jedynie fakt wprowadzenia do taksometrów nowych cen. Pierwszym przedsiębiorcą, który podjął decyzję o przewzorcowaniu taksometrów na nowe ceny było MPT, którego taksówkarze również jako pierwsi zaczęli przewzorcowywać taksometry na nowe ceny od 10 września 2005 r. Drugim przedsiębiorcą, który podjął decyzję o przewzorcowaniu taksometrów było Radio Taxi „MER.C”. Decyzja ta zapadła po dwóch miesiącach od podjęcia uchwały przez MPT. Jednak taksówkarze Radio Taxi „MER.C” jako ostatni zaczęli przewzorcowywać taksometry, bo dopiero od 14 grudnia 2005 r. W miesiąc po decyzji Radia Taxi „MER.C” uchwałę w sprawie przewzorcowania taksometrów podjęło ZTP a jego taksówkarze zaraz po podjęciu uchwały rozpoczęli przewzorcowywanie taksometrów. Natomiast taksówkarze TELE TAXI 400-400 rozpoczęli przewzorcowywanie taksometrów od 14 października 2005 r. to jest w miesiąc od daty podjęcia uchwały w tej sprawie przez MPT. Tym samym należy przyjąć, że decyzje w sprawie przewzorcowywania taksometrów przez korporacje taksówkowe nie były podejmowane jednocześnie, ale następowały w około miesięcznych odstępach. Jednocześnie w okresie przewzorcowywania taksometrów korporacje taksówkowe zaleciły swoim członkom stosowanie do czasu zakończenia akcji przewzorcowywania taksometrów przez wszystkich taksówkarzy w danej korporacji 10% rabatu. Jak wynika z podjętych uchwał i przekazanych informacji w okresie przewzorcowywania taksometrów i po jego zakończeniu korporacje taksówkowe konkurowały między sobą rozpiętością stosowanych rabatów. Ponadto decyzje-uchwały wprowadzające ceny były podejmowane przez korporacje taksówkowe w różnym czasie na przestrzeni trzech miesięcy 2006 r. MPT i Radio Taxi „MER.C” podjęły uchwały w marcu 2006 r. w odstępie trzech tygodni a TELE TAXI 400-400 w dniu 17 marca 2006 r. wprowadziła w życie pierwszy etap podwyżki. Drugi etap podwyżki TELE TAXI 400-400 wprowadziła 1 maja 2006 r. a w siedem dni później podwyżkę wprowadziło w życie ZTP.

Tabela nr 8.

Harmonogram podejmowania decyzji w sprawie zmian cen usług taksówkowych przez korporacje taksówkowe .

Nazwy korporacji	ZTP	TELE TAXI 400-400	MPT	Radio Taxi „MER.C”
1	2	3	4	5
Data podjęcia decyzji dot. przewzorcowania	06.09.2005 r. wniosek Komisji Rewizyjnej	Brak danych	08.09.2005 r. Uchwała Nr 57/2005	03.11.2005 r. Uchwała nr 458
Data podjęcia czynności przewzorcowywania taksometrów	01.12. 2005 r. Uchwała Nr 144A Zarządu	14.10.2005 r.	10.09.2005 r.	14.12.2005 r.

² Dane z raportu „Polski rynek paliwowy” Warszawa, maj 2006 Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

1	2	3	4	5
Data zakończenia czynności przewzorcowania taksometrów	08.05.2006 r.	16.03.2005 r.	Brak danych	17.02.2006 r.
Data podjęcia decyzji w sprawie wprowadzenia w życie nowych cen usług taksówkowych	Uchwała Zjazdu Delegatów z dnia 12.02.2006r.	Brak danych	21.03.2006 r. Uchwała Nr 70/2006	01.03.2006 r. Uchwała Nr 481
Daty wejścia w życie nowych cen usług taksówkowych	08.05.2006 r.	I podwyżka 17.03.2006 r. II podwyżka 01.05.2006 r.	25.03.2006 r.	03.03.2006 r.

Opracowanie własne na podstawie informacji uczestników postępowania (karty: 186, 252, 255, 279, 33, 266, 271, 282, 134-136, 259, 275, 304, 338, 343, 414, 264, 283, 416).

Oceniając przedstawiony stan faktyczny Prezes Urzędu zważył, co następuje:

1. Interes publiczny

Podstawą do zastosowania przepisów ustawy o okik, jest ustalenie, czy w rozpatrywanej sprawie doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego. Zgodnie bowiem z art. 1 ust.1 ustawa o okik określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów.

Zgodnie z orzecnictwem Sądu Antymonopolowego (obecnie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów) naruszenie interesu publicznego ma miejsce przede wszystkim wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami prawa antymonopolowego dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie gdy działania te wywołują na rynku niekorzystne zjawiska³. Niemniej jednak wskazuje się także, iż dopuszczalne i usprawiedliwione jest wszczęcie postępowania antymonopolowego, gdy bezpośrednio pokrzywdzonym jest jeden podmiot.⁴ W takim wypadku ewentualne orzeczenie pełni funkcję prewencyjną. Chroniony jest więc interes publiczny przejawiający się w zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego.⁵ Przez zaburzenia rynku rozumie się negatywne zjawiska charakteryzujące jego funkcjonowanie.⁶

W świetle ww. orzecnictwa stwierdzić należy, iż kartel cenowy (uzgodnienie cen), zawsze wywołuje niekorzystne działania na rynku, zniekształcając ten rynek lub ograniczając

³ Wyrok Sadu Antymonopolowego z 24.01.1991 r., XV Amr 8/90, „Wokanda” 1992, nr 2.

⁴ Wyrok Sadu Najwyższego z 12.09.2003 r., I CKN 504/01, nie publ.

⁵ Wyrok Sadu Antymonopolowego z 23.10.2002 r., XVII Ama 133/01, nie publ.

⁶ Wyrok Sadu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 28.11.2003 r., XVII Ama 105/02, nie publ.

albo eliminując na nim konkurencję. Działania te zawsze naruszają interes ogólnospołeczny⁷. Trzeba również mieć na względzie fakt, że oferta korporacji taksówkowych jest potencjalnie adresowana do każdego mieszkańca Łodzi i osoby przyjezdnej a więc do z góry nie określonej liczby konsumentów. Tym samym należy uznać, że zagadnienie rozstrzygane w niniejszym postępowaniu dotyczy interesu publicznoprawnego.

2. Rynek właściwy

Praktyki ograniczające konkurencję zawsze ujawniają się na określonym rynku właściwym. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o okik, rynkiem właściwym – do którego odnosi się treść art. 5 ust. 1 tej ustawy – jest 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. Rynkiem w ujęciu produktowym w przedmiotowej sprawie są usługi polegające na zarobkowym przewozie osób taksówką – stanowiące towar w rozumieniu przepisu art. 4 pkt. 6 ww. ustawy. Powyższe usługi świadczą bowiem taksówkarze zrzeszeni w stowarzyszeniach i zrzeszeniu (MPT, ZTP i Radio Taxi „MER.C.) lub współpracujący z osobami fizycznymi prowadzącymi działalność gospodarczą (TELE TAXI 400-400).

Niezbędnym elementem rynku właściwego jest także jego wymiar geograficzny, oznaczający obszar, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonych towarów są jednakowe dla wszystkich konkurentów. W przedmiotowej sprawie rynkiem w ujęciu geograficznym jest lokalny rynek obejmujący swoim zasięgiem Miasto Łódź. To na tym obszarze koncentruje się działalność stron postępowania w zakresie świadczenia usług przewozu osób taksówką. Ponadto taksówkarze prowadzący działalność gospodarczą na ww. terenie muszą legitymować się licencją na wykonywanie transportu drogowego taksówką wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi i stosować się do stawek cen maksymalnych za przewóz taksówką osobową, które obowiązują na terenie Miasta Łódź.

W związku z powyższym rynkiem właściwym w przedmiotowej sprawie jest rynek przewozu osób taksówką w Mieście Łódzi. Powyższy sposób zdefiniowania rynku właściwego jest w pełni zgodny z wcześniejszymi decyzjami Prezesa Urzędu w podobnych sprawach⁸ oraz z orzecznictwem Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów⁹.

Udział stron postępowania w tak zdefiniowanym rynku, biorąc pod uwagę liczbę taksówkarzy zrzeszonych w korporacjach taksówkowych bądź współpracujących z tymi korporacjami wynosi 71 %.

Obok rynku przewozu osób taksówką na terenie Gminy Łódź funkcjonuje także rynek usług informacyjno-dyspozytorskich w zakresie przewozu osób taksówką, na którym działają strony postępowania. Jest on ściśle związany z rynkiem przewozu osób taksówką na terenie miasta. Same usługi informacyjno - dyspozytorskie bez powiązania ich z usługami przewozowymi nie mogłyby funkcjonować samodzielnie na rynku, ponieważ nabywcami

⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z 24.07.2003 r., I CKN 496/01, Dz. Urz. UOKiK 2004/1/283.

⁸ Por. 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. oraz decyzja Prezesa Urzędu nr RWR-23/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r.

⁹ Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 10 maja 2006 r., sygn. Akt XVII AmA 13/05.

tych usług są taksówkarze działający na rynku przewozu osób taksówką. Brak współpracy taksówkarzy z przedsiębiorcami świadczącymi usługi informacyjno – dyspozytorskie, skazuje ich na świadczenie usług bez koordynacji radiowej, tj. zdobywanie klientów na postoju, czy bezpośrednio z ulicy.

Przedsiębiorcy świadczący usługi informacyjno – dyspozytorskie mają, w ocenie Prezesa Urzędu, istotny wpływ na rynek przewozu osób taksówką, mimo iż sami nie wykonują usług przewozowych. Wynika to z faktu, że przedsiębiorcy ci przekazują swoim klientom (tj. współpracującym z nimi taksówkarzom) informacje o obowiązującym w korporacji cenniku (taryfa) i jego zmianach, w tym o terminie wprowadzanych zmian, a co najistotniejsze, decydują o obowiązujących w korporacji rabatach czy promocjach. Posiadając pewną przewagę kontraktową nad współpracującymi z nimi taksówkarzami mają możliwość stosowania wobec nich sankcji za niewykonywanie przewozu osób taksówką zgodnie z taryfą obowiązującą w korporacji. Najdotkliwszą sankcją jest z reguły rozwiązanie umowy z współpracującym taksówkarzem.

Zdaniem Prezesa Urzędu lokalny rynek przewozu osób taksówką na terenie Gminy Łódź podatny jest na powstanie na nim kartelu. Po pierwsze na rynku tym zawieszono już kartel cenowy w 2001 r. Po drugie popyt jest stały a świadczone usługi mają standardowy charakter. Także niewielka liczba uczestników (korporacji) tego rynku sprzyja powstaniu na nim kartelu.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić można, że mimo braku barier wejścia na rynek zarówno ekonomicznych jak i administracyjno – prawnych, na rynku przewozów osób taksówką na terenie Miasta Łodzi istnieją okoliczności ułatwiające zawarcie kartelu.

3. Porozumienie

Stronom postępowania antymonopolowego został postawiony zarzut stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o okik, polegającej na ustalaniu bezpośrednio cen za wykonywanie usług transportu drogowego taksówką na terenie Gminy Łódź.

Zauważyć należy, że kartel cenowy uznawany jest w doktrynie prawa za najcięższe naruszenie prawa konkurencji (tzw. *hard – core restrictions*). Elementem, który najsilniej oddziałuje na stosunki konkurencyjne pomiędzy przedsiębiorcami, a jednocześnie wpływa na wybór ofert przez konsumentów jest bowiem cena. Konkurencja w zakresie cen pozwala na utrzymanie ich na możliwym do zaakceptowania przez konsumentów i konkurentów poziomie oraz wymusza na konkurentach wzrost efektywności i redukcję kosztów.¹⁰

Wyjaśniając podstawę prawną przedmiotowej decyzji należy wskazać art. 5 ust. 1 ustawy o okik, statuujący generalny zakaz zawierania porozumień ograniczających konkurencję. Zgodnie z tym przepisem zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest eliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Natomiast w świetle art. 4 pkt 4 ww. ustawy, przez porozumienie rozumie się:

- umowy zawierane między przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów (art. 4 pkt 4a),

¹⁰ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*. Wydawnictwo Twigger, Warszawa 2002, s. 71.

- uzgodnienia dokonane w jakiejkolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki (art. 4 pkt 4b),
- uchwały lub inne akty związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych (art. 4 pkt 4c).

Przez przedsiębiorcę, zgodnie z przepisem art. 4 pkt 1 ustawy o okik rozumie się między innymi przedsiębiorcę w rozumieniu (obecnie) ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. *o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. Nr 173 poz. 1807 ze zm.) tj. osobę fizyczną, osobę prawną i jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną - wykonującą we własnym imieniu działalność gospodarczą. Działalnością gospodarczą jest natomiast, zgodnie z przepisem art. 2 ww. ustawy, zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły. Przez związek przedsiębiorców zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy o okik rozumie się izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców, o których mowa w przepisie art. 4 pkt 1 ww. ustawy.

Niewątpliwie strony przedmiotowego postępowania antymonopolowego są przedsiębiorcami w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 1 ustawy o okik albo związkami przedsiębiorców w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 2 ww. ustawy. Przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy *o swobodzie działalności gospodarczej* jest bowiem Mariusz Stanisław Bedyński, Krzysztof Cyrankowski i Piotr Kejnik prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe TELE TAXI 400-400 w Łodzi. Fakt prowadzonej przez nich działalności gospodarczej w formie spółki cywilnej potwierdzają załączone do akt sprawy, odpisy z ewidencji działalności gospodarczej. Natomiast związkami przedsiębiorców są: ZTP, MPT i Radio Taxi „MER.C”, które zrzeszają, na zasadzie dobrowolności, przedsiębiorców w rozumieniu ustawy *o swobodzie działalności gospodarczej* (tj. taksówkarzy). Fakt ten potwierdzają statuty i regulaminy organizacyjne ww. związków przedsiębiorców.

Definicja porozumień, wskazana w przepisie art. 4 pkt 4 ustawy o okik jest więc bardzo szeroka i pozwala na objęcie zakazami wynikającymi z art. 5 ww. ustawy wszelkich form skoordynowanych działań niezależnie funkcjonujących przedsiębiorców. W celu wyeliminowania możliwości obejścia prawa poprzez dokonywanie czynności i działań nie spełniających przesłanek umowy cywilnoprawnej uznaje się za porozumienia, jak wskazano powyżej, także uzgodnienia dokonywane przez przedsiębiorców lub ich związki w jakiejkolwiek formie (art. 4 pkt 4b ww. ustawy). Istotą tej postaci porozumienia 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 konkurencji¹¹. Praktyczna kooperacja pomiędzy przedsiębiorcami zajmuje więc miejsce konkurencji. Decydujące dla zakazu praktyk uzgodnionych, jest stwierdzenie ograniczenia wolności działania przedsiębiorców przez skoordynowanie ich zachowań, czyli stwierdzenie „działań skoordynowanych” zamiast „działań samodzielnych”¹².

¹¹ E. Modzelewska – Wąchał, *Ustawa o ochronie ...*, s. 44.

¹² T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich, Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 29.

W judykaturze przyjmuje się, że w celu udowodnienia, że doszło do praktyk uzgodnionych, nie jest konieczne wykazanie, że przedsiębiorstwo w formalny sposób zobowiązało się, wobec jednego lub wielu innych podmiotów, przyjąć określony sposób postępowania lub, że przedsiębiorstwa uzgodniły, jakie będzie ich przyszłe zachowanie 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 strony¹³. Bez znaczenia, w ocenie Prezesa Urzędu, jest więc czy strony przedmiotowego postępowania uważały się za związane – prawnie, faktycznie lub moralnie – do podjęcia uzgodnionych działań.

Przyjmuje się także w doktrynie, iż w razie braku bezpośrednich dowodów na udowodnienie praktyk ograniczających konkurencję, dopuszczalnym jest oparcie się na dowodach pośrednich, poprzez odwołanie się, zgodnie z art. 81 ustawy o okik, do przepisów *Kodeksu postępowania cywilnego* dotyczących reguł odnoszących się do domniemań faktycznych¹⁴. Stosownie do art. 231 k.p.c. można uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Także w judykaturze wskazywano, iż fakt zawarcia zakazanego prawem porozumienia (w przypadku braku dowodów bezpośrednich) może być udowodniony w sposób pośredni, jeżeli podobieństwo postępowania przedsiębiorców nie da się wyjaśnić bez założenia wcześniej uzgodnionego zachowania tych podmiotów na rynku¹⁵. Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu także dopuszcza stwierdzenie istnienia praktyki uzgodnionej bez konkretnego dowodu, jeżeli, przy uwzględnieniu wszelkich poszlak, identyczności zachowań przedsiębiorców nie da się wyjaśnić inaczej niż uzgodnieniem¹⁶.

Natomiast zachowania paralelne polegające na świadomym dostosowywaniu się przedsiębiorców do zmienionych warunków rynkowych, w tym do zachowań konkurentów, nie można uznać za efekt zawartego porozumienia. Jest to normalna reakcja rynkowa i nie jest zakazana. Warunkiem uznania takich działań za legalne jest ich adekwatność do nowej sytuacji na rynku¹⁷. W sprawie *Dyestuffs*¹⁸ Komisja Europejska określiła przypadki, w jakich paralelne zachowania przedsiębiorstw mogą zostać uznane za legalne, nie naruszając przepisów art. 81 TWE. Sytuacja taka ma miejsce gdy:

- występuje jeden lub kilku konkurentów kontrolujących rynek,
- produkt jest taki sam lub łatwo zastępowalny, przynajmniej w odbiorze konsumenta,
- struktura cenowa kształtuje się w ten sposób, iż konkurent natychmiast odczuwa zmianę ceny zastosowaną przez innego konkurenta,
- wszyscy uczestnicy rynku ponoszą zbliżone koszty produkcji,
- rynek jest dojrzały i działają na nim doświadczeni przedsiębiorcy, którzy znają się nawzajem i są generalnie usatysfakcjonowani swoimi udziałami w rynku, często także niechętni naruszenia panującego status quo przez zaskakujące posunięcia cenowe,

¹³ Por. wyrok SPI z dnia 14.05.1998 r. w sprawie T-347/94 *Mayr-Melinho Kartongesellschaft GmbH v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 1998, II-1751, *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 1 ...*, s. 381 i 382.

¹⁴ St. Gronowski, *Ustawa antymonopolowa, Komentarz*, 2 wydanie, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 1999, s. 165.

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

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

¹⁷ E. Modzelewska – Wąchal, *Ustawa o ochronie ...*, s. 45.

¹⁸ *Dyestuffs: Re Aniline Dyes Cartel* [1969] CMLR D 23; [1969]OJ L195/11

- rynek charakteryzuje się długoterminowymi umowami pomiędzy dostawcami i nabywcami,
- nabywcy łatwo zmieniają dostawcę z jednego na innego.

Stwierdzić należy, że w przedmiotowej sprawie zachowania stron wykazywały wiele podobieństw. Wszyscy podnieśli świadczone przez siebie ceny za opłatę początkową i za kilometr w każdej z czterech taryf o taką samą wysokość oraz wszyscy zalecili stosowanie 10% upustów cenowych do czasu zakończenia akcji przewzorcowania taksometrów i podjęcia stosownych decyzji w tej sprawie. Przewzorowanie taksometrów na nowe ceny miało miejsce w okresie ostatnich 4 miesięcy 2005 r. Natomiast podwyżki cen zostały wprowadzone w życie w miesiącu marcu i maju 2006 r. Fakt wprowadzenia podwyżki cen usług taksówkowych w takiej samej wysokości i w takim samym zakresie (poza opłatą za godzinę postoją), przemawia za tym aby uznać, że na ww. rynku doszło do uzgodnień cenowych pomiędzy ZTP, TELE TAXI 400-400, MPT i Radio Taxi „MER.C”. Biorąc pod uwagę, że do podobnego porozumienia doszło już w 2001 r. jest wielce prawdopodobne, że oceniana podwyżka cen usług taksówkarskich mogła być efektem podobnego porozumienia.

Nie można jednak pominąć innych faktów, jak przyczyny podwyżki cen usług i charakter rynku usług taksówkowych.

- 1) Faktem jest, że za podniesieniem opłat za usługi taksówkowe przemawia znaczący wzrost cen paliw w latach 2004 – 2005 oraz wprowadzenie podatku VAT od usług przewozowych.
- 2) Również jest powszechnie znany fakt kontaktowania się taksówkarzy z różnych korporacji na postojach taksówek, co ułatwia przepływ informacji pomiędzy członkami korporacji taksówkowych i przemawia za transparentnością tego rynku.
- 3) Jawność podejmowanych decyzji-uchwał w sprawie podniesienia cen usług taksówkowych (*dowód: karty nr 139-142, 173, 198, 478, 497, 498*).
- 4) Presja członków korporacji taksówkarskich na ich kierownictwo, w celu podjęcia decyzji o wzroście cen usług taksówkowych, wynikająca ze wzrostu kosztów działalności (w szczególności cen paliw) (*dowód karty nr: 173, 182, 183, 255*).
- 5) Z uwagi na zbliżający się termin legalizacji taksometrów, który dotyczył większości taksówkarzy łódzkich, podejmowanie przez korporacje taksówkarskie takich samych decyzji pod koniec 2005 r. było uzasadnione i racjonalne ze względów ekonomicznych (połączenie kosztu legalizacji taksometru z jego przewzorcowaniem na nowe ceny).
- 6) Również powszechne stosowanie 10% upustów cenowych do czasu zakończenia akcji przewzorcowania taksometrów i podjęcia stosowanych decyzji dotyczących wprowadzenia w życie nowych cen ma swoje wytłumaczenie w uniknięciu zniekształcenia konkurencji w ramach korporacji taksówkowej spowodowanej 10% podwyżką cen usług taksówkowych.
- 7) Wszystkie korporacje taksówkowe podnosiły ceny usług od takiej samej podstawy cenowej (Tabela nr 7).
- 8) Ponadto rynek usług transportu drogowego taksówką na terenie Gminy Łódź jest rynkiem średnio skoncentrowanym, kontrolowanym w zasadzie przez trzech przedsiębiorców: TELE TAXI 400-400, ZPT i MPT. Przedsiębiorcy ci (TELE TAXI 400-400, ZPT i MPT) kontrolują około 64% ww. rynku (Tabela Nr 1).

- 9) Usługa świadczona przez taksówkarzy każdego z uczestników tego rynku jest łatwo zastępowalna. Usługę przewozu osobowego taksówką na wezwanie telefoniczne może wykonać każdy członek dowolnej korporacji taksówkowej posiadający radiotelefon. Każda podwyżka ceny usług w jednej korporacji taksówkowej może spowodować odpływ klientów do drugiej korporacji taksówkowej, a w ślad za nimi przejście taksówkarzy do tańszej korporacji. O tym, że nie ma przeszkód w zmianie przynależności do korporacji taksówkowych świadczy ilość korporacji taksówkowych, która w okresie ostatnich 6 lat zmniejszyła się z kilkunastu (17) do kilku¹⁹, przy stałym wzroście ilości taksówkarzy.
- 10) Wszystkie korporacje taksówkowe posiadają zbliżony tabor samochodowy (poza Radio Taxi „MER.C”, która zrzesza wyłącznie posiadaczy mercedesów) tym samym można przyjąć, że koszty świadczenia usług przez taksówkarzy są zbliżone do siebie.
- 11) Oceniane korporacje taksówkarskie konkurują ze sobą od co najmniej pięciu lat, zwiększając udziały w rynku kosztem kilkunastu przedsiębiorców, które w tym czasie wyszły z rynku, co przemawia za profesjonalizmem osób kierujących tymi korporacjami.
- 12) Jednocześnie taksówkarze korzystający drogą radiową z usługi informacyjno – dyspozytorskiej nie są na tyle związani, ze swoją korporacją taksówkową, aby nie móc w dowolnym czasie zmienić swoją przynależność, o czym świadczy wskazana w punkcie 9 zmiana liczby korporacji taksówkarskich w okresie ostatnich 6 lat.

Mając na uwadze ww. ustalone fakty w postaci podniesienia przez wszystkie strony postępowania wysokości opłaty początkowej i opłaty za jeden kilometr w każdej taryfie oraz możliwość wyjaśnienia tej podwyżki innymi przyczynami niż uzgodnienie cen, to jest wzrostem cen paliw, transparentnością rynku, charakterem rynku usług taksówkowych oraz brak dowodów potwierdzających spotkania pomiędzy kierownictwem korporacji taksówkowych oraz logiczne i racjonalne wyjaśnienie wprowadzenia 10 % rabatu w okresie przejściowym przez wszystkie korporacje taksówkowe, oceniane zachowanie ZTP, TELE TAXI 400-400, MPT i Radio Taxi „MER.C nie można określić świadomą koordynacją zachowań i przyjętym sposobem współdziałania podczas wprowadzania podwyżki cen usług taksówkarskich lecz zachowaniem paralelnym. W związku z powyższym Prezes Urzędu postanowił jak na wstępie.

W dniu 21 kwietnia 2007 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, ze zm.) na podstawie, której straciła moc ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity Dz. U. 2005 r., Nr 244, poz. 2080, ze zm.: Dz. U. z 2006 r. Nr 157, poz. 1119; Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1834). Jednakże zgodnie z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów do postępowań wszczętych przed dniem 21 kwietnia 2007 r. stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów

¹⁹ (porównaj: Decyzja Prezesa Urzędu RŁO Nr 18/2001 z dnia 10 października 2001 r.)

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy *o okik* w związku z art. 479²⁸ § 2 *Kodeksu postępowania cywilnego* – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Łodzi.

Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Łodzi

Barbara Romańczak - Graca

Otrzymuje :

1. Adwokat Anna Markowska Kancelaria Adwokacka w Łodzi
ul. Zielona 25 lok. 21,
90-602 Łódź
pełnomocnik
Mariusza Bedyniaka, Krzysztofa Cyrankowskiego, Piotra Kejnika prowadzących działalność gospodarczą pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Transportowe TELE TAXI 400-400 Spółka Cywilna Mariusz Bedyniak, Krzysztof Cyrankowski, Piotr Kejnik z siedzibą w Łodzi
2. Towarzystwo Taksówkarzy Łódzkich Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe
ul. Traugutta 25,
90-113 Łódź
3. Zrzeszenie Transportu Prywatnego
ul. Jaracza 45,
90-249 Łódź
4. Stowarzyszenie Transportu Prywatnego RADIO TAXI „MER.C”
ul. Traktorowa 141/143,
91-203 Łódź