

Wprowadzenie

Lotniczy transport pasażerski jest szczególną branżą, której operacyjna charakterystyka posiada cechy typowe dla sektorów sieciowych, zwłaszcza synergetyczny efekt skali dający znaczną przewagę konkurencyjną większym przedsiębiorstwom. Jednak w odróżnieniu od „tradycyjnych” sektorów sieciowych jak energetyka, dostawy wody czy wywóz odpadów, gdzie daje się zauważyć wysoki poziom interwencji państwa utrzymującego operacje na pożądanym poziomie, transport lotniczy został w pełni zliberalizowany, choć w jego środowisku prawnym wciąż istnieją pozostałości wcześniejszego protekcjonistycznego modelu, który dominował w początkowych stadiach kształtowania się ładu rynkowego branży.

Przedstawiciele nauk ekonomicznych przekonująco udowodnili, że sektory sieciowe wykazują tendencję do tworzenia struktur oligopolistycznych, czyli występuje w nich mechanizm stymulujący podejmowanie przez uczestników działań konsolidacyjnych, rozumianych jako łączenie się przedsiębiorstw lub nawiązywanie między nimi współpracy, więc prowadzących do zmniejszenia liczby aktywnie konkurujących ze sobą podmiotów. Przy czym różne formy grupowania się firm powinny być postrzegane nie tylko jako platforma ekspansji, ale równocześnie warunek „grupowego przetrwania” na rynku. Samo zjawisko eliminacji z życia gospodarczego podmiotów niepotrafiących przetrwać w realiach gospodarki rynkowej jest wpisane w istotę procesu konkurowania, natomiast jeżeli w miejsce schodzącego z rynku przedsiębiorstwa nie pojawi się nowy operator, rynek będzie stopniowo obniżał swoją konkurencyjność wskutek zmniejszania się liczby aktywnie konkurujących ze sobą uczestników.

Proces konsolidacji i zmiany zachodzące na rynku transportu lotniczego jest najczęściej badany przy pomocy narzędzi właściwych dla nauk ekonomicznych, zarządzania i organizacji transportu, gdzie analizie poddaje się wpływ zjawiska na strukturę siatek, skalę oferowania, ceny biletów czy inne ekonomiczne parametry działalności przedsiębiorstw. Natomiast z perspektywy nauk prawnych proces konsolidacji branży można analizować, badając wpływ funkcjonujących rozwiązań legislacyjnych i regulacyjnych na jego kształt, dynamikę, oraz badając możliwość prawnej kategoryzacji zachodzących relacji gospodarczych na potrzeby kontroli i modelowania ich przebiegu. Można także postrzeć środowisko prawne tytułowego sektora jako wynik stałego balansowania pomiędzy potrzebami realizacji równorzędnych, ale sprzecznych celów prawodawcy i oceniać skuteczność stosowanych rozwiązań zestawiając priorytety normodawcy z reakcją profesjonalnych uczestników rynku na zastosowane narzędzia prawne.

Niniejsza publikacja poświęcona jest stosowaniu reguł konkurencji zawartych w prawie UE do europejskiego sektora lotniczych przewozów pasażerskich, który po-

siada pewne unikalne cechy wymagające adaptacji podejścia regulatora i zastosowanie specyficznych rozwiązań prawnych. Na potrzeby analizy została sformułowana wobec tego główna hipoteza badawcza o nieadekwatności rudymenarnie zakreślonych celów prawa konkurencji UE do kontroli tytułowej branży. Celów, które stanowią pewną konkretyzację sformułowanych w traktatach celów całej UE, lecz ich katalog nie został jednoznacznie doprecyzowany i musi podlegać zdekodowaniu z aktów prawa wtórnego, orzecznictwa TSUE czy praktyki decyzyjnej Komisji. Sposób określenia hipotezy wskazuje na problem badawczy instrumentalizacji prawa konkurencji.

Można na potrzeby prowadzonych rozważań założyć, że charakterystyka działalności w sektorze transportu lotniczego, w szczególności natura relacji występujących między profesjonalnymi uczestnikami rynku, wiąże się z koniecznością pewnej instrumentalizacji prawa i traktowania poszczególnych rozwiązań legislacyjnych i praktyki regulacyjnej przez pryzmat teoretycznoprawnych koncepcji polityki prawa w kontekście oceny skuteczności rozwiązań. Wydaje się, że można także zaryzykować tezę, iż taka instrumentalizacja następuje w „tradycyjnych” sektorach sieciowych, gdzie model regulacji zakładający duże zaangażowanie władz publicznych dopuszcza stosowanie instrumentów dokonujących głębokiej korekty mechanizmu rynkowego dla wspierania pożądanego poziomu konkurencji czy struktury rynku (np. usługa powszechna, strukturalne wymogi *unbundlingu* czy obowiązki udostępnienia infrastruktury kluczowej). Przez to wpływ struktur publicznych i możliwość modelowania procesów zachodzących na rynku w sposób pożądaný z perspektywy priorytetów danej władzy, będzie relatywnie większy niż w leseferystycznym modelu, gdzie państwo chroni w pierwszym rzędzie przesłanki procesu konkurencji. Innymi słowy, wykorzystywanie prawa jako instrumentu sterowania procesami gospodarczymi za pomocą mechanizmu bodziec – reakcja staje się tym efektywniejsze, im mniejsza ilość czynników (zmiennych) znajduje się poza kontrolą prawodawcy/regulatora. Taki interwencjonistyczny model jest w dużym stopniu nieunikniony wszędzie tam, gdzie występują niedomogi rynku ograniczające skuteczność oddziaływania sił rynkowych¹.

¹ Koncepcja „niedomogów rynku” (*Market Failure*) ma swoje ograniczenia. Najczęściej stosowana jest w kontekście usług użyteczności publicznej (świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym), gdzie jeżeli dana usługa nie jest dostępna na pożądanym poziomie przy wykorzystaniu sił rynkowych, a jednocześnie jest uznawana za niezbędną społeczności, pojawia się potrzeba ingerencji państwa, polegająca na zagwarantowaniu dostępności tej usługi. Kontrowersyjną kwestią pozostaje jednak wymagany standard usług. To władza publiczna, określając ów pożądaný standard, decyduje faktycznie, czy istnieje ów niedomóg rynku. Koncepcja jest więc relatywna, gdyż zawyżenie standardu pozwoli rozszerzyć sferę, gdzie można uznać, że występuje niedomóg rynku. Tym bardziej że brak oferowania określonego rodzaju usługi nie zawsze oznacza niedomóg rynku. Można równie zasadnie argumentować, że jeżeli żaden przewoźnik lotniczy nie zdecyduje się prowadzić operacji na określonej trasie, gdyż nie dostrzega szansy na osiągnięcie zysku (np. region jest słabo rozwinięty, trasa nie wpisuje się w preferencje pasażerów), wówczas mamy do czynienia z typową relacją między popytem a podażą, nie zaś niedomogiem. Sprawnie działający mechanizm konkurencji nie oznacza w żadnym wypadku, że każda usługa będzie mogła być dostarczona

Tymczasem transport lotniczy, który – jak zasygnalizowano – wykazuje pewne cechy typowe dla sektorów sieciowych, został w pełni zliberalizowany, choć pewne rozwiązania stanowiące pozostałość protekcjonistycznego modelu przetrwały deregulację. Występuje więc sytuacja szczególna, gdyż siły rynkowe stanowią główny czynnik determinujący zachowania przedsiębiorstw branży, ale równocześnie właśnie te działania motywowane co do zasady przesłankami ekonomicznej racjonalności prowadzą do stopniowej konsolidacji. Zjawisko konsolidacji samo w sobie nie jest kwestią natury prawnej. Ta pojawia się w związku z działaniami służącymi regulacji branży, rozumianej jako oddziaływanie władzy na gospodarkę, które muszą uwzględniać specyficzną dynamikę zmian zachodzących na rynku.

Przyjęcie w UE modelu prawa konkurencji, który nie ogranicza się do utrzymywania wyłącznie określonych parametrów procesu konkurowania, wiąże się z koniecznością porzucenia deontologicznego stanowiska, zgodnie z którym każdy rezultat działania sił rynkowych należy zaakceptować, nawet jeżeli ostatecznie dojdzie do pogorszenia sytuacji odbiorców końcowych czy w skrajnych przypadkach monopolizacji niektórych rynków. Ocena zachodzącej konsolidacji w szczególności pod kątem wpływu na konkurencję i konsumentów nie jest jednoznaczna i wymaga uwzględnienia wielu aspektów, przez co nie ma możliwości sformułowania kategorycznego stanowiska w tym przedmiocie. Czynnikiem decydującymi są tu: fakt, że działalność wielu europejskich przewoźników ma jednocześnie charakter międzynarodowy, międzykontynentalny, przez co zmuszone są one wchodzić w relacje konkurencji i kooperacji z liniami lotniczymi funkcjonującymi w innych reżimach prawnych, ekspansja linii lotniczych z państw trzech na rynki europejskie oraz istotne różnice w preferencjach pasażerów, utrudniające badanie zmian zachodzących na rynku zwłaszcza pod kątem wpływu na dobrobyt konsumentów.

W zliberalizowanych sektorach prawodawca i regulator mają mniejsze możliwości oddziaływania na ład rynkowy niż w silnie regulowanych branżach, bo zbyt daleko idąca ingerencja ograniczająca swobodę przedsiębiorstw, w założeniu służąca wymuszeniu zachowań pożądaných z punktu widzenia władz, pogorszy potencjał uczestników rynku do generowania przychodów, a tym samym do inwestowania i rozwoju. Następujące pogorszenie konkurencyjności może być irrelevantne dla normodawcy tylko wtedy, gdy wszyscy uczestnicy rynku działają w jednym reżimie prawnym. Tymczasem w transporcie lotniczym tak nie jest. Ze względu na globalny charakter działalności linii lotniczych, znajdują się one w relacjach konkurencji i kooperacji z przewoźnikami funkcjonującymi w odmiennych środowiskach prawnych w swoich macierzystych krajach. Pojawia się więc wyzwanie, jak za pomocą narzędzi terytorialnie ograniczonego

na warunkach rynkowych w każdej sytuacji. Takie twierdzenie jest absurdalne, ale byłoby konsekwencją przyjęcia szczególnie zrelatywizowanej interpretacji niedomogów rynku, całkowicie zależnej od decyzji władz publicznych. Dlatego w sektorach zliberalizowanych pojęciem niedomogów rynku należy posługiwać się z dużą ostrożnością, ze względu na możliwość wykorzystania go do uzasadnienia arbitralnej, głębokiej korekty mechanizmu rynkowego.

reżimu prawnego kontrolować sektor, w którym działalność ma charakter międzynarodowy.

A zatem w obliczu faktu, że wiele elementów determinujących kształt ładu rynkowego tytułowego sektora znajduje się poza sferą bezpośredniego wpływu unijnego legislatora, prawa nie można postrzegać wyłącznie jako narzędzia sterowania procesami (w tym wypadku gospodarczymi), jako instrumentu pozwalającego kształtować pewien wycinek rzeczywistości zgodnie z wizją prawodawcy. Normodawca staje bowiem przed dylematem, w jakim zakresie realizowana przez niego polityka prawa ukierunkowana powinna być na pełnienie funkcji kreatywnej, a w jakiej reaktywnej. Z jednej strony nie jest bowiem możliwe porzucenie aksjologicznych podstaw ustroju gospodarczego UE i w związku z tym, poza wprowadzaniem go w życie na ograniczonym terytorium UE, można promować pożądane z punktu widzenia unijnego prawodawcy rozwiązania na płaszczyźnie międzynarodowej, w stosunkach z państwami trzecimi. Z drugiej natomiast nie można ignorować zarówno globalnej dynamiki rynku, jak i zmian zachodzących w środowisku prawnym sektora na płaszczyźnie międzynarodowoprawnej i w państwach trzecich, przez co konieczne jest także pewne działanie reaktywne wychodzące naprzeciw wyzwaniom tworzonym przez czynniki „zewnętrzne”.

Zarysowana hipoteza o nieadekwatności bardzo ogólnikowo sformułowanych celów prawa konkurencji wynika więc z faktu, że zmiany zachodzące w tytułowym sektorze, ze względu na jego charakterystykę nieporównywalną z innymi branżami, najczęściej nie mogą zostać jednoznacznie ocenione w kontekście trzech głównych imperatywów prawa konkurencji: dążenia do efektywnej alokacji zasobów, sprzyjaniu dobrobytowi konsumentów i integracji rynku wewnętrznego. Ponadto międzynarodowy charakter operacji w sektorze każe uwzględnić czynniki, takie jak ewentualna potrzeba ochrony rynku europejskiego czy stosunki z państwami trzecimi, które także trudno jednoznacznie wpisać w aksjologiczne ramy prawa konkurencji UE.

Zatem zasadniczym celem naukowym niniejszego opracowania jest poddanie analizie praktyki stosowania reguł konkurencji w sektorze transportu lotniczego przez pryzmat teoretycznych koncepcji polityki prawa, jego instrumentalnego charakteru i sposobów postrzegania skuteczności rozwiązań prawnych. Jeżeli przyjęty model prawa konkurencji UE posiada instrumentalny charakter, wówczas ocena stosowanych rozwiązań pod kątem ich finistycznej skuteczności może być dokonana tylko w odniesieniu do założeń realizowanej polityki prawa. Ta nie będzie wolna od oceny wartościującej, która pozostawać będzie jednak ściśle polityczna. Natomiast pozostając w sferze nauk prawnych, wyzwanie badawcze stanowi próba oceny, na ile „neutralne” mogą pozostawać narzędzia prawne, a jak bardzo uzależnione są od aksjologii modelu gospodarczego, a więc priorytetów realizowanej polityki prawa. Z drugiej strony na to samo zagadnienie można spojrzeć, próbując ocenić, czy polityka prawa wpisująca się w bardzo szerokie ramy celów prawa konkurencji, ale która jest istotną władczą konkretyzacją, autorytatywnie rozstrzygającą zasygnalizowane dylematy związane np. interpretacją dobrobytu konsumenta, może być wdrażana jedynie przy pomocy instrumentów prawa wtórnego i praktyki decyzyjnej KE w środowisku niezmiennych i „neutralnych”

traktatowych reguł konkurencji. Czy wobec tego, w istniejących specyficznych uwarunkowaniach unijny prawodawca jest w stanie modelować zachodzące procesy gospodarcze bez naruszenia zasadniczego trzonu modelu liberalizacji, czy raczej konieczne jest wprowadzenie bardziej interwencjonistycznego modelu, określanego przez część doktryny jako „re-regulacja”². Innymi słowy, jeśli prawo stanowi instrument sterowania określonymi procesami, to uwzględniając owe specyficzne cechy sektora, czy może spełniać swoją rolę postrzeganą w kontekście możliwości realizacji priorytetów danej polityki prawa w sytuacji, gdy ze względu na ilość elementów systemu pozostających poza kontrolą prawodawcy mechanizm oddziaływania oparty na prostej zależności bodziec – reakcja nie działa.

Jako uzupełnienie przedstawionego problemu badawczego można wskazać, że w ostatnich latach Komisja Europejska opublikowała szereg dokumentów programowych poświęconych polityce transportowej³. Przedstawiają one docelową „idylliczną” wizję zintegrowanego transportu w Europie, nie odnoszą się jednak do żadnego z istniejących wyzwań, które pojawiają się w sferze oddziaływania prawa konkurencji. Jasne jest, że dokumenty programowe publikowane w aktach *soft law* z samej swojej istoty mają ogólnikowy charakter, natomiast w opisywanym przypadku nie wystarczają nawet do zdekodowania ogólnej dyrektywy interpretacyjnej. W transporcie lotniczym dominującą sferą, którą obejmują wzmiankowane dokumenty, jest kwestia technicznej adaptacji systemów zarządzania przestrzenią powietrzną (program SES), pozostających więc bez związku z prawem konkurencji. Nie jest wobec tego przypadkiem, że ani w orzecznictwie Trybunału, ani praktyce decyzyjnej Komisji nie znajdują się odwołania do wspomnianych dokumentów, a jedynie do aktów niewiążących mających na ogół charakter ogólnosektorowy i związanych z konkretną sytuacją rynkową (koncentracja, pozycja dominująca itd.).

Dlatego na potrzeby dalszych rozważań można przyjąć pomocniczą hipotezę, że polityka prawa konkurencji dotycząca transportu lotniczego nie istnieje. Okolicznością przesądzającą o sformułowaniu tej hipotezy był brak dokumentów programowych, pozwalających na określenie wystarczająco precyzyjnych dyrektyw interpretacyjnych reguł konkurencji, dających się zastosować dla bardzo konkretnych relacji gospodarczych

² Zob. m.in. S. *Truxal*, *Competition*, s. 56-63; G. *Wensveen*, *Air Transportation*, s. 535-537.

³ W szczególności zob. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM(2011) 0144 final; Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II: w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju lotnictwa i poprawy jego efektywności, COM(2008) 0389 final; Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?, COM(2012) 0556 final; Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa, COM(2015) 0598 final.

unikalnych dla sektora. Dlatego zamierzeniem badawczym jest również próba określenia, czy z samej praktyki decyzyjnej KE można wywnioskować istnienie określonej polityki prawa. Czy można tak dorozumianym priorytetom (jeżeli da się je zdekodować) przypisywać normatywną moc dającą podstawy do antycypowania przyszłych działań legislacyjnych i regulacyjnych? Analiza obejmuje więc próbę zestawienia ogólnych celów prawa konkurencji z priorytetami dającymi się zauważyć w praktyce władczej konkretyzacji prawa, i ocenę czy możliwe jest dostrzeżenie tam pewnej spójnej tendencji. Na tej podstawie możliwe będzie podjęcie próby sformułowania konkluzji dotyczącej pierwszej z hipotez badawczych o nieadekwatności ogólnie sformułowanych celów prawa konkurencji UE, pozbawiającej praktykę stosowania prawa elementu pewności.

Praca bazuje na teoretycznoprawnym dorobku poświęconemu istocie polityki prawa, jego instrumentalizacji i wynikającej z tego skuteczności, stanowiącym pewne ramy hermeneutyczne, ale zasadnicza część rozważań nie ma charakteru teoretycznego, gdyż dotyczy specyficznych realiów rynkowych, specyficznych procesów gospodarczych obserwowanych w sektorze, wynikających z jego szczególnych uwarunkowań i konkretnych narzędzi prawnych oraz związanej z tym praktyki władczej konkretyzacji prawa. Opracowanie dotyczy wyłącznie sfery prawa UE, dlatego aspekt związany z oddziaływaniem tego porządku na reżimy krajowe i wzajemnych relacji między systemami, jak również związany z analizą rozwiązań krajowych, znajduje się poza zakresem analizy. W pracy znajdują się odwołania do międzynarodowoprawnych podstaw ustroju gospodarczego panującego w transporcie lotniczym. Ze względu na sposób zakreslenia pola badawczego traktowane będą jako „zewnętrzna” determinanta. Kształt rozwiązań funkcjonujących na płaszczyźnie prawa międzynarodowego uzależniony jest od politycznego konsensusu między państwami-sygnatariuszami, dlatego ten element – choć faktycznie ma wpływ na sytuację konkurencyjną na rynku – znajduje się poza sferą prawa konkurencji i realizowana polityka konkurencji nie oddziałuje na niego bezpośrednio.

Przyjęta perspektywa badawcza determinuje strukturę pracy, gdzie w rozdziałach I i II przedstawione zostały założenia analizy oraz operacyjno-ekonomiczna i prawna charakterystyka transportu lotniczego. Owa specyfika wynikająca z uwarunkowań technicznych z jednej strony, i prawnych pozostających poza zakresem prawa konkurencji z drugiej, zdeterminuje kształt i charakter relacji gospodarczych między przedsiębiorstwami, które następnie będą podlegać kontroli pod kątem zgodności z regulami konkurencji.

Bazując na ocenie zasadniczego wzorca motywacji ekonomicznych przewoźników lotniczych i katalogu działań możliwych w kontekście ich racjonalności i prawnej wykonalności, rozdział III poświęcony został analizie kwalifikacji występujących interakcji gospodarczych w świetle przepisów prawa konkurencji. Analiza służy dwóm zasadniczym celom. Po pierwsze, ma za zadanie wykazać, czy funkcjonujące obecnie przepisy są wystarczające dla objęcia mechanizmami kontroli wszystkich zachodzących między przedsiębiorstwami relacji, mogących mieć wpływ na rynek, a więc na skuteczność realizowanej polityki prawodawcy. Po drugie, prawna kwalifikacja określonej aktywności

zeterminuje merytoryczny standard jej oceny, dlatego drugim celem jest próba odpowiedzi na pytania, czy i kiedy możliwa jest odrębna klasyfikacji działalności, która powoduje analogiczny skutek dla rynku.

Rozdział IV poświęcony jest badaniu priorytetów merytorycznej kontroli relacji zachodzących w sektorze zwłaszcza w kontekście jego specyficznych uwarunkowań sprawiających, że niektóre metody wykładni czy narzędzia prawne nie mają bezpośredniego odpowiednika w innych obszarach gospodarki. Badanie ma umożliwić ustosunkowanie się do trzech zasadniczych kwestii: czy funkcjonujące rozwiązania pozwalają uniknąć niespójnego standardu aplikacji przepisów; czy na podstawie praktyki stosowania prawa da się zdekodować założenia sektorowej polityki prawa; w jaki sposób dokonuje się wyważenie równorzędnych, ale do pewnego stopnia sprzecznych ogólnych priorytetów ustroju gospodarczego UE i jak można oceniać istniejące podejście w relacji cel – skutek.

Rozważania prowadzone w rozdziale V odchodzą od dominującej optyki skupiającej się na ocenie relacji między przedsiębiorstwami i skupiają się na kwestiach będących skutkami realizacji krajowych polityk gospodarczych w zakresie transportu lotniczego. Same w sobie znajdują się poza sferą oddziaływania prawa UE, pozostają zatem poza ramami niniejszego opracowania, natomiast analizie poddana zostanie pewna emancypacja tych działań, podlegająca kontroli na poziomie UE i mająca wpływ na sytuację w tytułowym sektorze. Analizie poddane zostaną trzy sfery specyficzne dla tytułowego sektora. Pomoc publiczna dla przewoźników znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej, którą można postrzegać jako utrzymywanie większej ilości aktywnych na rynku podmiotów, ale z drugiej pojawia się kwestia długoterminowego przetrwania takiego przedsiębiorstwa. Rodzi się więc pytanie o związek tej praktyki ze zjawiskiem konsolidacji. Druga kwestia dotyczy utrzymywania przez państwo pewnych operacji lotniczych, co przekłada się na sytuację zarówno przewoźników – beneficjentów wsparcia, jak i konkurencję na trasach, gdzie takie subsydiowane operacje występują. Trzecie zagadnienie związane jest z możliwością zapewnienia równowagi konkurencyjnej między przewoźnikami z różnych krajów poprzez harmonizację zasad dotyczących subsydiowania przewoźników.

Pracę zamyka podsumowanie zawierające wnioski końcowe mające charakter *de lege lata* i *de lege ferenda*, sformułowane w kluczowych obszarach zidentyfikowanych w toku prowadzonych rozważań zgodnie z założeniem badawczym. Podsumowanie uzupełnia konkluzje zamieszone na końcach poszczególnych jednostek redakcyjnych.

Opracowanie uwzględni stan prawny, orzecznictwo i literaturę na dzień 6.12.2015 r. W pracy stosowana będzie aktualna numeracja przepisów traktatowych w przypadku artykułów, których brzmienie nie uległo zmianie. Jeżeli dla zapewnienia

Wprowadzenie

przejrzystości wyводу przywołana będzie równoległe starsza numeracja przepisów, zostanie to zawsze zaznaczone w tekście.

Publikacja została sfinansowana ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji DEC-2012/07/B/HS5/03951.

Wrocław, czerwiec 2016 r.

Jakub Kociubiński