



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA W GDAŃSKU

RGD.411-10/04/CF

Gdańsk, dnia 31 grudnia 2004r.

DECYZJA NR RGD. 39/2004

Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 2003r., Nr 86, poz. 804 ze zm.) oraz stosownie do art. 28 ust. 6 tej ustawy i § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 18, poz. 172 ze zm.), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska w Szczecinie - działając w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - nie stwierdza się stosowania przez Zakłady Chemiczne „POLICE” S.A. w Policach praktyk ograniczających konkurencję, polegających na nadużywaniu przez ww. przedsiębiorcę pozycji dominującej na lokalnym rynku organizacji i wykonania usług portowych w porcie morskim w Policach, poprzez bezpośrednie narzucanie nieuczciwych opłat za usługi portowe, w tym opłat nadmiernie wygórowanych oraz na narzucaniu uciążliwych warunków umów, przynoszących przedsiębiorcy narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści, poprzez zmianę waluty, w której wyrażone są stawki w „Taryfie opłat portowych Z.Ch „POLICE” S.A.” z USD na euro, przyjmując, iż 1 USD = 1 euro, co mogło stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 i pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...].

UZASADNIENIE

Do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynął wniosek Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska w Szczecinie (zwanego dalej PŻM lub wnioskodawcą) o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Zakładom Chemicznym „POLICE” SA w Policach (zwanym dalej Zakładami) i uznanie, iż Spółka ta stosuje praktyki ograniczające konkurencję, określone w art. 8 ust. 2 pkt 1 i pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...] (karta akt sprawy 1-2).

W uzasadnieniu wniosku PŻM podało, że świadczy dla Zakładów usługi przewozu surowców nawozowych drogą morską. Z uwagi na: odbiorcę ładunku, przedmiot i warunki przewozu korzysta w tym celu z portu morskiego w Policach, którego właścicie-

lem i zarządzającym są Zakłady. Zajmują one pozycję dominującą na rynku właściwym, którym w ocenie wnioskodawcy jest port w Policach (k.2). PŻM korzystając z infrastruktury wspomnianego portu zmuszone jest przyjmować jednostronnie określone przez Zakłady stawki opłat portowych ujęte w taryfie stosowanej przez zarządzającego portem. Wykorzystując pozycję rynkową, Zakłady jednostronnie wprowadziły zmiany w sposobie naliczania wynagrodzenia należnego za usługi portowe. Dokonały tego zmieniając z dniem 1 listopada 2003r. rodzaj waluty rozliczeniowej w taryfie, z waluty USD na walutę euro, z zastosowaniem przelicznika 1 USD = 1 euro, o czym powiadomiły wnioskodawcę pismem z dnia 17 października 2003r. Wprowadzona w ten sposób zmiana taryfy spowodowała, że koszty z tytułu opłat portowych wzrosły o około 16 %.(k.2).

W ocenie PŻM, działanie Zakładów w przedmiocie zmiany waluty w taryfie, w sposób opisany wyżej, nosi znamiona nadużywania pozycji dominującej i wskazuje na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję określonych w art. 8 ust. 2 pkt 1 i pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...]. Ich istotą jest bezprawne nadużywanie siły rynkowej, jaką daje odpowiednio wysoki udział w rynku, podejmowane w celu ograniczenia swobody pozostałych uczestników rynku, tj. kontrahentów, w tym wnioskodawcy. Zakłady w sposób nieuzasadniony narzucają swoim kontrahentom warunki dostępu do świadczonych usług, które w takiej sytuacji są mniej korzystne, niż te, które wynikałyby z działania nieskrępowanych mechanizmów rynkowych w warunkach istnienia konkurencji na rynku. Wspomniane działania mają charakter powszechny, bowiem odnoszą się do wszystkich, działających na rynku krajowym i zagranicznym, armatorów i agentów, przez co godzą w interes publiczny (k.2).

Biorąc pod uwagę argumenty podane w uzasadnieniu, Prezes Urzędu, przeprowadził postępowanie wyjaśniające, którego wyniki nie dały podstaw do jednoznacznej oceny, że w przedmiotowej sprawie nie został naruszony zakaz zawarty w art. 8 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji [...] wskutek podejmowania przez ZCh „POLICE” S.A. działań określonych w art. 8 ust. 2 pkt 1 i pkt 6 tejże ustawy.

Wobec faktu, że wnioskodawca opłacił wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego, Prezes UOKiK wszczął z dniem 16 kwietnia 2004r. - na wniosek Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska w Szczecinie – postępowanie antymonopolowe w związku z zarzutem nadużywania przez Zakłady Chemiczne „POLICE” S.A. w Policach pozycji dominującej na lokalnym rynku organizacji i wykonywania usług portowych w porcie morskim w Policach, polegającego na bezpośrednim narzucaniu nieuczciwych opłat za świadczone usługi portowe, w tym opłat nadmiernie wygórowanych oraz narzucaniu uciążliwych warunków umów, przynoszących przedsiębiorcy narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści, poprzez zmianę waluty, w której wyrażone są stawki w „Taryfie opłat portowych” ZCh „POLICE” S.A.” z USD na euro, przyjmując, że 1 USD = 1 euro, co może stanowić naruszenie art. 8 ust. 2 pkt 1 oraz pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...].

Zakłady, w odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania antymonopolowego, pismem z dnia 20 maja 2004r. wniosły o oddalenie wniosku PŻM, ponieważ przedstawione nim argumenty nie dowodzą, że skutkiem działania Zakładów w przedmiocie zmiany taryfy było naruszenie interesu publicznoprawnego. Także wyznaczenie rynku właściwego i ustalenie pozycji dominującej Zakładów na tymże rynku

dokonane przez wnioskodawcę jest w ich ocenie nietrafne i nie daje podstaw do wszczęcia postępowania antymonopolowego (k. 21).

W pismach składanych zarówno w czasie postępowania wyjaśniającego, jak i antymonopolowego Zakłady wyjaśniły, że:

- ③ Przedmiotem ich działania jest produkcja nawozów sztucznych i związków azotowych [...] % przychodów ze sprzedaży), barwników [...] % przychodów ze sprzedaży), chemikaliów nieorganicznych podstawowych pozostałych ([...] % przychodów ze sprzedaży). Ponadto zajmują się one produkcją i rozprowadzaniem energii elektrycznej i ciepła (odpowiednio [...] % i [...] % przychodów ze sprzedaży) oraz poborem, uzdatnianiem i rozprowadzaniem wody ([...] % przychodów ze sprzedaży). Pozostała sprzedaż stanowi źródło [...] % przychodów, w tym [...] % stanowią przychody z tytułu transportu wodnego (k. 19, 23).
- ③ Są one wieczystym użytkownikiem nieruchomości położonej w granicach portu morskiego w Policach, właścicielem infrastruktury portowej i zarządzającym tym portem. W m-cu grudnia 2004r. powołana została spółka z udziałem Zakładów i Gminy Police - Port Morski Sp. z o.o. - która będzie zarządzała portem Police zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (k. 32, 77).
- ③ Wykonują one następujące usługi portowe: rozładunki surowców, załadunki towarów oraz inne przeładunki (rozładunki: fosforytów i apatytów dostarczonych do portu z [...], ilmenitu i soli potasowej; załadunki nawozów i amoniaku - k. 33).
- ③ Przeładunki surowców fosforonośnych, nawozów, soli potasowej i ilmenitu mogą być wykonywane także w portach Gdańska i Gdyni. Natomiast przeładunek amoniaku na rynku krajowym odbywa się tylko w Zakładach, bowiem w Polsce tylko one są właścicielem terminalu do przeładunku tego środka. Część surowców fosforonośnych sprowadzanych do Zakładów odładowywana jest ze statków na barki w Świnoujściu i przewożona nimi do Polic. W 2003r. w taki sposób dostarczono do Zakładów [...] % surowców. Opłaty portowe pobierane są wtedy w [...] % przez port w Świnoujściu i w [...] % przez Zakłady, zgodnie z zapisem taryfy portowej ZCh „POLICE” S.A. Usługi załadunku nawozów wyprodukowanych w Zakładach wykonywane są w porcie w Policach i w porcie w Szczecinie. Obciążanie opłatami odbywa się wtedy na takich samych zasadach, jak przy dostawie surowców. W 2003r. załadowano w ten sposób [...] % masy nawozów przeładowanych w porcie Zakładów (k. 19, 20).
- ③ W porcie w Policach świadczone są usługi przeładunkowe także dla innych przedsiębiorców. Wykonywane są one na podstawie umów, w których uregulowana jest organizacja przeładunków, stawki przeładunku i zasady składowania towaru. Ustalenia umowne nie dotyczą opłat portowych. Towary przeładowywane dla innych firm to jedynie [...] % ogólnej masy przeładunków wykonywanych w porcie (k. 20).
- ③ Surowce fosforonośne i ilmenit sprowadzane są do ZCh „POLICE” S.A. drogą morską na podstawie umów czarterowych, jednorazowych lub rocznych. Z wnioskodawcą taka umowa zawierana jest na okresy roczne i dotyczy przewozu surowców z [...] i [...]. Na dostawy surowców fosforonośnych z innych krajów ([...]) statki czarterowane są z „rynku”. W umowach tych strony (Zakłady – armator) nie regulują kwestii opłat portowych. W

przypadku sprzedaży amoniaku statki czarterują odbiorcy towaru, a w przypadku soli potasowej – dostawca soli (k. 20).

- ③ W 2002r. i 2003r. do portu w Policach zawinęło odpowiednio 313 i 366 statków, w tym [...] i [...] statków PŻM, co stanowiło [...] % i [...] % ogółu statków przyjętych w tym porcie w wymienionych latach (k. 39).
- ③ Na rzecz wnioskodawcy wykonywane są głównie usługi rozładunku fosforytów. W 2003r. statkami PŻM dostarczonych zostało do Zakładów [...] t surowców. Stanowiło to [...] % ogólnej masy towarowej przeładowanej w porcie polickim. Przychody osiągnane z tytułu świadczonych na rzecz wnioskodawcy opłat portowych wyniosły [...] zł w 2002r. i [...] zł w 2003r. (k. 33, 36 i 37)
- ③ Opłaty portowe pobierane są na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. nr 110 z 2002r. ze zmianami), rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002r. w sprawie wysokości opłat portowych (Dz.U. Nr 72 poz. 678 ze zmianami) oraz uchwał Zarządu ZCh „POLICE” S.A., wprowadzających w życie taryfy opłat portowych obowiązujące w określonym czasie w porcie polickim (k. 33).
- ③ Stosowana przez Zakłady taryfa opłat portowych jest przez nie jednostronnie opracowywana i przekazywana do powszechnej wiadomości. Opłaty portowe określone w taryfie nie podlegają negocjacji. Zakłady traktują wszystkich kontrahentów (armatorów) jednakowo. Nie stosują i nie stosowały w przeszłości rabatów od stosowanych w danym okresie opłat portowych (k. 20).
- ③ Aktualnie obowiązująca taryfa opłat portowych została wprowadzona w życie uchwałą Zarządu ZCh „Police” S.A. Nr 667/III/03 z dnia 14.10.2003r. O tym, że stawki opłat w tejże taryfie od dnia 1 listopada 2003r. będą naliczane w euro, agencje obsługujące statki zawijające do portów ZCh „Police” S.A. zostały powiadomione faksem wysłanym przez Zakłady w dniu 17 października 2003r. Przyczyną zmiany waluty, w której określane są stawki opłat portowych i wynikłej stąd podwyżki opłat w PLN, był wzrost kosztów związanych z planowanymi przekształceniami w zakresie zarządzania portem i koniecznością utworzenia spółki z gminą Police oraz rosnące stawki frachtowe, którymi obciążane są Zakłady. W 2003r., jeszcze przed zmianą taryfy, wnioskodawca, który również zmienił walutę w umowach przewozu z USD na euro, podniósł stawki frachtu o [...] %, a w 2004r. o [...] %. Na decyzję o zmianie waluty wpływ miał także fakt wejścia Polski w strefę rozliczeniową euro (k. 3, 21, 33,34).
- ③ Usługi portowe w porcie w Policach wykonuje Zakład Transportu Wodnego, który jest jedną z komórek organizacyjnych funkcjonujących w strukturze Zakładów. Nie prowadzi on odrębnej księgowości i nie obciąża Zakładów fakturami za wykonane na ich rzecz usługi portowe. Koszty działalności portu, które w latach 2001 – 2003 wynosiły odpowiednio: [...] mln zł, [...] mln zł i [...] mln zł, były rozliczane na towary proporcjonalnie, w zależności od ilości przeładowanych ton. (k. 77)
- ③ W ocenie Zakładów, w stanie faktycznym niniejszej sprawy, to wnioskodawca - jako strona umów przewozu - jest stroną posiadającą przewagę kontraktową nad Zakładami, bowiem obciąża je frachtem, którego wysokość nie wynika z uzasadnionego wzrostu kosztów, ale jest efektem aktualnego kształtowania się rynku frachtowego (k. 21 - 22).

- ③ Ponoszone przez wnioskodawcę opłaty portowe są częścią składową frachtu i biorąc pod uwagę skalę dokonanej przez niego podwyżki stawki frachtowej w 2003r. i 2004r. w zestawieniu z podwyżką opłat portowych spowodowaną zmianą waluty w taryfie i wpływem tej podwyżki na stawkę frachtową, brak jest podstaw, aby opłaty stosowane przez Zakłady od dnia 1 listopada 2003r. uznać za nadmiernie wygórowane (k.22).

Do materiału dowodowego Zakłady przedstawiły kopię taryfy opłat portowych stosowanej od dnia 1 lutego 2001r. do dnia 31 października 2003r. (k. 41-53), kopię taryfy obowiązującej od dnia 1 listopada 2003r. (k. 54-65), zestawienie przedstawiające: obciążenie opłatami porowymi statków wnioskodawcy w 2002r. i 2003r. (k. 69 i 70), ogólną ilość statków wnioskodawcy obsługiwanych w 2002r. i 2003r., w tym ilość statków pływających pod polską banderą (k. 72), zestawienie obrazujące wpływ zmiany taryfy na stawkę frachtu (k. 73) oraz zestawienie obciążenia statków wnioskodawcy w m-cu listopadzie i grudniu 2003r. obliczonego wg taryfy Zakładów i według rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002r. w sprawie wysokości opłat portowych (k. 66) oraz kopię protokołu ze spotkania kierownictwa Urzędu Morskiego w Szczecinie z kierownictwem Zakładów odbytego w dniu 6.08.2004r. w sprawie statusu prawnego zarządu Portu Police (k. 78-80).

W trakcie mniejszego postępowania, Prezes Urzędu, w celu uzupełnienia materiału dowodowego, wystąpił z pisami do Ministra Infrastruktury i Ministra Finansów o zajęcie stanowiska, co do sposobu dokonania zmiany waluty w taryfie opłat za usługi portowe, pilotowe i holownicze, jak i co do poziomu tych opłat (k. 62-63).

MAJĄC NA UWADZE ZGROMADZONY MATERIAŁ DOWODOWY, PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE.

Istotą praktyki ograniczającej konkurencję jest bezprawne wykorzystanie przez określonego przedsiębiorcę siły rynkowej wynikającej z jego pozycji na rynku właściwym¹, podejmowane w celu ograniczenia samodzielności pozostałych uczestników obrotu oraz przymuszenia ich do funkcjonowania na rynku w warunkach narzuconych, z reguły mniej korzystnych, niż te, które panowałyby na rynku konkurencyjnym. Ustalenie rynku właściwego, dla potrzeb konkretnego postępowania toczącego się przed Prezesem Urzędu, pozwala na ustalenie siły (pozycji) rynkowej skarżonego przedsiębiorcy i stanowi podstawę dokonania oceny czy naruszył on przepisy ustawy o ochronie konkurencji[...]. Dla potrzeb niniejszego postępowania podstawowe znaczenie, z punktu widzenia konkurencji i interesów uczestników rynku, ma określenie przedmiotowego, przestrzennego (geograficznego) i czasowego wymiaru tego rynku. Aby ustalić, czy skarżony przedsiębiorca podawany jest realnemu bądź potencjalnemu współzawodnictwu ze strony konkurentów, niezbędne jest również sprecyzowanie jego podmiotowej struktury.

Identyfikacja produktowego wymiaru rynku sprowadza się do wyodrębnienia towarów (usług), w rozumieniu art. 4 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...], w oparciu o ich szczególne właściwości, takie jak m.in. przeznaczenie, funkcje użytkowe i cena, tak aby możliwe było odróżnienie ich od innych towarów i uznanie, że nie istnieje możliwość

¹ Zgodnie z art. 4 ust. 8 ustawy o ochronie konkurencji przez rynek właściwy rozumie się – „rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę i 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”

dowolnej ich zamiany. Chodzi więc tutaj o towary takie same lub z punktu widzenia nabywcy uznawane za substytuty.

W niniejszej sprawie przedmiot rynku (wymiar produktowy rynku) związany jest z organizacją i wykonaniem usług portowych umożliwiających statkom korzystanie z akwenów i infrastruktury portowej.

Granice rynku geograficznego² w niniejszym stanie faktycznym obejmują obszar lądowo-wodny wchodzący w obręb portu Police, objęty zarządem Zakładów.³ Taki zasięg rynku właściwego w aspekcie przestrzennym wyznaczają głównie dwa czynniki. Pierwszym z nich jest charakter portu w Policach. Jest to mianowicie port wybudowany dla potrzeb Zakładów, wykorzystywany prawie wyłącznie do ich obsługi. Marginalnie świadczone są w nim usługi portowe dla innych przedsiębiorców, o czym świadczy fakt, że w 2003r. usługi przeładunkowe dla obcych firm stanowiły jedynie [...] % ogółu przeładunków wykonanych w tym porcie (k. 20). Do m-ca grudnia 2004r., tj. do powołania spółki z udziałem Zakładów i Gminy Police pod nazwą Port Morski Sp. z o.o., wobec nie uregulowanego stanu prawnego w zakresie zarządzania portem w Policach, port ten był uznawany przez Urząd Morski w Szczecinie za port zakładowy (k. 80). Drogą morską dostarczane są do niego surowce do produkcji prowadzonej przez Zakłady, a towarami (ładunkami) wywożonymi z niego tą samą drogą, są wyprodukowane w Zakładach nawozy sztuczne i związki azotowe. Trasy, jak i porty docelowe ładunków są drugim z czynników determinujących granice rynku geograficznego w sprawie. Są one określane w umowach czarterowych, rocznych lub jednorazowych, zawieranych przez Zakłady bądź odbiorców towarów (k. 20). Część towarów przechodzących przez port w Policach rozładowana/załadowana jest co prawda na barki w porcie w Świnoujściu i w Szczecinie, ale zgodnie z zasadami rozliczeń określonymi w taryfie, i tak „Statki zawijające do portów w Szczecinie i/lub Świnoujściu i innego polskiego portu ujścia Odry w celach handlowych, przed/po wejściu do portu w Zakładów Chemicznych „Police” SA ponoszą opłatę tonażową w wysokości 50%. Opłata w takich sytuacjach liczona jest tylko i wyłącznie od GT statku niezależnie od ilości wyładowanego i/lub załadowanego ładunku” (k. 45). Urządzeniami do rozładunku towarów (surowców) dostarczanych do portu w Policach dysponują także porty morskie Gdańsk i Gdynia, ale jeżeli będą to towary (surowce) przeznaczone dla Zakładów lub przez nie wyprodukowane (nawozy), to ze względu na podjęte wcześniej zobowiązania przewoźników, jak i dodatkowe koszty (w grę wchodziłyby opłaty portowe w Gdańsku lub Gdyni oraz koszty transportu drogowego), realnie, ze względu na koszty, taka droga dostarczania ładunku do/z Zakładów nie może być uznana za alternatywną w stosunku do drogi morskiej, której początkowym/końcowym etapem jest port w Policach. Należy przy tym wskazać, że port policki posiada jedyny w kraju terminal przeładunkowy do amoniaku (k. 23).

Na tak zdefiniowanym rynku po stronie podaży występują Zakłady, jako dostawca usług stanowiących o przedmiocie omawianego rynku. Po stronie popytu, jako kontrahenci Zakładów, występują użytkownicy akwenów i infrastruktury portowej portu polickiego, dostarczający/wywożący do/z niego ładunki (surowce, gotowe wyroby).

Mając na uwadze powyższe ustalenia, należy uznać, że rynkiem właściwym

² Rynek właściwy w aspekcie przestrzennym (rynek geograficzny) obejmuje obszar, na którym warunki konkurencji, w zakresie ustalonego rynku produktowego, są dla przedsiębiorcy lub grupy przedsiębiorców zbliżone.

³ Od strony lądu granice portu morskiego w Policach wyznacza Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991r. w sprawie ustalenia granic portów morskich od strony lądu w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, M.P. Nr 19 z 1992r., poz. 185

jest lokalny rynek organizacji i świadczenia usług portowych wykonywanych na obszarze portu Police w celu umożliwienia statkom wchodzącym/wychodzącym z tego portu korzystanie z akwenów i infrastruktury portowej.

Podejmowanie działań określanych, jako praktyki ograniczające konkurencję, zakazane jest przedsiębiorcom o pozycji dominującej na rynku właściwym. Stosownie do treści art. 4 ust. 9 ustawy o ochronie konkurencji [...] przez pozycję dominującą rozumie się „pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na

rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym stopniu niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, iż przedsiębiorca ma pozycję (w tym ich ceny) dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%”. Dominacja ta winna mieć zasadniczo stabilny i trwały charakter, bowiem dopiero wtedy jest ona źródłem siły podmiotu dominującego, dającej mu przewagę nad innymi uczestnikami rynku⁴.

Na wyznaczonym dla potrzeb przedmiotowego postępowania rynku właściwym Zakłady zajmują bezsprzecznie silną i ugruntowaną pozycję dominującą, wynikającą z faktycznego zarządzania portem i wykonywania w nim usług portowych na warunkach wyłączności. Pozycja rynkowa Zakładów pozwala zatem na rozpatrywanie ich działań w zakresie wyznaczonym zapisem art. 8 ust. 1 i ust. 2 ustawy o ochronie konkurencji [...].

Ustawa antymonopolowa, zgodnie z treścią art. 1 ust. 1, może być zastosowana jedynie w sytuacji naruszenia lub zagrożenia interesu publicznego, tj. wówczas, gdy działania dotyczące sfery interesów nieokreślonej liczby uczestników rynku godzą w konkurencję rozumianą jako zjawisko charakteryzujące funkcjonowanie gospodarki.

W ocenie organu antymonopolowego w przedmiotowej sprawie mogło dojść do takiego zagrożenia, bowiem skutkiem podwyżki opłat za usługi portowe dotknięty został szeroki krąg uczestników rynku właściwego, zaś samo jej wprowadzenie – w sposób dokonany przez Zakłady – było możliwe dzięki sile rynkowej, wynikającej z faktu zdominowania rynku właściwego przez jednego przedsiębiorcę.

Biorąc powyższe pod uwagę, przedmiotowe postępowanie zostało przeprowadzone w związku z postawionym Zakładom zarzutem nadużycia pozycji rynkowej poprzez:

1. bezpośrednio lub pośrednio narzucanie wnioskodawcy nieuczciwej ceny, w tym ceny nadmiernie wygórowanej, co stanowi naruszenie przepisu art. 8 pkt 2 ust. 1 ustawy o ochronie [...],
2. narzucanie uciążliwych warunków umów, przynoszących przedsiębiorcy narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści, co stanowi naruszenie przepisu art. 8 pkt 2 ust. 6 ustawy o ochronie [...],

Ad. 1.

Aby udowodnić fakt nadużycia pozycji rynkowej przez dominanta w sposób określony w art. 8 ust. 2 pkt 1, należy wykazać, że:

- ☞ miało miejsce bezpośrednio narzucanie cen,
- ☞ narzucone ceny mają nieuczciwy charakter, czego jednym z możliwych przejawów jest ich nadmierne wygórowanie.

Dla bytu omawianej praktyki niezbędnym jest wykazanie, że wymienione wy-

⁴ Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 26 kwietnia 1995r., sygn. akt XVII 73/94

żej warunki wystąpiły łącznie, na zasadach koniunkcji, bowiem nie spełnienie chociażby jednego z nich, skutkuje brakiem podstaw do uznania, że skarżony przedsiębiorca stosował wspomnianą praktykę, godzącą w interesy jego kontrahentów.

W ocenie organu antymonopolowego, zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala uznać, że pierwsza z przesłanek analizowanego artykułu została spełniona, bowiem przewaga kontraktowa Zakładów, osiągnięta w wyniku zajmowanej przez nie pozycji rynkowej, pozwala im na dyktowanie finansowych warunków świadczonych usług, w tym także dotyczących cen.

Zakłady, za wykonywane przez siebie usługi portowe, pobierają opłaty obliczane na podstawie stawek zawartych w taryfie opłat portowych. Jest ona opracowywana wyłącznie przez zarządzającego portem i wprowadzana w życie na podstawie stosownej uchwały Zarządu ZCh „POLICE” S.A. Stawki zawarte w taryfie nie podlegają negocjacji. Są stosowane w jednakowej wysokości w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorców korzystających z usług portowych w porcie w Policach (k. 20).

W takiej sytuacji kontrahenci Zakładów, związani z nimi umowami na transport określonego ładunku drogą morską do/z portu w Policach, wobec faktu, że po stronie podaży brak jest możliwości wyboru innego dostawcy usług na rynku właściwym, zmuszeni są do przyjęcia warunków cenowych ustanowionych przez Zakłady (k. 20).

Celem każdej umowy zawartej między kontrahentami, niezależnie od jej formy, jest przyjęcie takich uzgodnień, aby świadczenia między nimi były ekwiwalentne względem siebie. Jednym z warunków umowy o wykonanie określonego świadczenia jest cena.

Opłaty portowe stanowią ceny w rozumieniu art. 4 ust. 7 ustawy o ochronie konkurencji [...] i mogą być rozpatrywane jako mieszczące się w kategoriach cen nieuczciwych - ceny nadmiernie wygórowane. Jakkolwiek brak jest definicji zarówno ceny nieuczciwej, jak i ceny nadmiernie wygórowanej, to zgodnie z literaturą przedmiotu oraz orzecznictwem antymonopolowym, zarówno krajowym, jak i unijnym, uznaje się, iż jest to cena, która nie znajduje uzasadnienia w ekonomicznej wartości sprzedanego towaru (tu: usługi), rażąco zawyżona w stosunku do jego wartości i naruszająca przez to zasadę równoważności świadczeń między uczestnikami (stronami) umowy.

W okresie od dnia 1 lutego 2001r. do dnia 31 października 2003r. w porcie w Policach stosowana była „Taryfa za usługi portowe w Zakładach Chemicznych „POLICE” S.A.”, w której stawki poszczególnych opłat wyrażone były w USD (k. 54-65). Zmiana taryfy z dniem 1 listopada 2003r. polegała wyłącznie na zmianie waluty określającej stawki opłat objętych tą taryfą – w miejsce USD wprowadzone zostało euro. Wielkości stawek jako takie pozostały na poziomie roku 2001 (k. 41, 42-53).

Wnioskodawca zarzucając Zakładom stosowanie nadmiernie wygórowanych opłat za usługi portowe, podnosił, iż do ich istotnego i nieuzasadnionego podwyższenia doszło w ten sposób, że Zakłady zmieniając walutę w taryfie, pominęły różnicę kursów obu walut (USD i euro). W efekcie koszty korzystania z portu w Policach, do którego dostarcza on surowce dla zakładów wzrosły o około 16% (k. 2).

Ustalenie czy określona cena nosi znamiona nadmiernie wygórowanej dokonywane jest w oparciu o kryterium komparatywne lub kosztowe.

W sprawie będącej przedmiotem niniejszego rozstrzygnięcia, ze względu na

przeszkody wykluczające możliwość zastosowania zarówno kryterium kosztowego⁵, jak i komparatywnego⁶, organ antymonopolowy, aby odnieść się do stanowiska wnioskodawcy dotyczącego poziomu naliczanych na jego rzecz obciążeń za usługi portowe w porcie w Policach, posłużył się przepisami regulującymi kwestię rodzaju i wysokości opłat portowych w portach morskich, obowiązującymi w dacie zmiany taryfy przez Zakłady. Ocenie poddana została wysokość opłat portowych faktycznie naliczonych PŻM w m-cu listopadzie i grudniu 2003r. w porównaniu z opłatami, które mogłyby być naliczone w oparciu o obowiązujące w tym okresie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002r. w sprawie wysokości opłat portowych.⁷ Rozporządzenie to określało maksymalny poziom opłaty tonażowej, przystaniowej, ładunkowej i pasażerskiej. Bezpośrednie porównanie stawek jako takich, które mogło dotyczyć opłaty tonażowej i przystaniowej (opłaty ładunkowej Zakłady nie pobierały) nie było możliwe, ze względu na konstrukcję opłaty tonażowej przyjętej w taryfie Zakładów (stawka: euro/GT lub euro/GT plus X euro/1 tonę metryczną ładunku w zależności od typu statku i ilości wyładowanego/załadowanego ładunku – k. 47).

W miesiącu listopadzie i grudniu 2003r. w porcie w Policach obsłużonych zostało 6 statków wnioskodawcy. Opłaty faktycznie naliczone na podstawie taryfy ZCh „POLICE” S.A. oraz ustalone na podstawie stawek opłat określonych w wymienionym rozporządzeniu, jak również relacje między tymi opłatami, kształtowały się w wymienionym okresie następująco:

NAZWA STATKU	GT STATK U	WIEL-KOŚĆ DOSTARCZONEG O ŁADUNKU W TONACH	OPŁATY NALICZONE WG STAWEK OKREŚLONYCH W ROZPORZĄDZENIU MIN. INFRASTRUK-	OPŁATY NALICZONE WG STAWEK OKREŚLONYCH W ROZPORZĄDZENIU	OPŁATY NALICZON E WG STAWEK TARYFY PORTOWEJ OBOWIĄZU - JĄCEJ W	RÓŻNICA MIĘDZY OPŁATĄ Z	RÓŻNICA MIĘDZY OPŁATĄ Z	% RÓŻ-NICY POMIĘDZY WARTO-ŚCIĄ OPŁAT NALICZO-	% RÓŻ-NICY POMIĘDZY WARTO-ŚCIĄ OPŁAT NALICZO-

⁵ W przypadku podmiotu, który praktycznie nie jest poddawany konkurencji, kryterium kosztowe co do zasady nie powinno być stosowane, bowiem może on łatwo wkalkulować w cenę pozorne koszty działalności i z reguły jest to trudne do zweryfikowania. W sprawie będącej przedmiotem niniejszego rozstrzygnięcia dodatkowym argumentem jest fakt, że Zakład Transportu Wodnego wykonujący usługi portowe nie prowadzi odrębnej ewidencji kosztów. Koszty działalności portu są rozliczane na towary proporcjonalnie w zależności od ilości przeładowanych ton.

⁶ Z powodu różnych warunków, w jakich funkcjonują pozostałe polskie porty morskie oraz specyfiki portu polickiego (port zakładowy, nastawiony na załadunek/wyładunek określonych towarów) kryterium porównawcze nie może być w przedmiotowej sprawie użyte (por. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 15.01.2003r., sygn. akt XVII Ama 28/02 oraz z dnia 15.03.2003r., sygn. akt XVII Ama 94/02).

⁷ Rozporządzenie to (opublikowane w Dz.U. Nr 74 z 2002r., poz. 678 ze zm.) zostało z dniem 1 maja 2004r. zastąpione rozporządzeniem z dnia 29 kwietnia 2004r. w sprawie wysokości opłat portowych (Dz.U. Nr 103, poz. 1082), które z kolei utraciło moc z dniem 30 sierpnia 2004r. Od tej daty maksymalne stawki opłat portowych określają przepisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (tekst jedn.: Dz. U. Nr 110 z 2002r., poz. 967 ze zmianami).

			TURY Z DNIA 8.05.2002R. (Z OPŁATĄ ŁADUNKOWĄ)	MIN IN- FRASTRUK- TURY Z DNIA 8.05.2002 R. (BEZ OPŁATY ŁADUNKOWEJ)	ZCH „POLICE” S.A. OD DNIA 1 LISTOPADA 2003R.	KOLUMNY 4 I KOLUMN Y 6 (4-6)	KOLUMN Y 5 I 6 (5-6)	NYCH WG ROZPORZĄDZE - NIA I WEDŁUG TARYFY ZAKŁA- DÓW [(4- 6):4]x 100%	NYCH WG ROZPORZĄDZENI A (BEZ OPŁATY ŁADUNKOWEJ) I WEDŁUG TARYFY ZAKŁA- DÓW [(5- 6):5]x 100%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
XI.2003r. 1. Armia Ludowa 2. Powstaniec Listopadowy	21 458 21 531		85 242,09 84 599,14	77 356,80 76 713,85					
Razem	-		169 841,23	154 070,65					
XII.2003r. 1. Maciej Rataj 2. Rolnik 3. Mamry 4. Ziemia Suwalska	21 531 9 117 11 676 16 696		84 380,62 38 616,19 58 692,97 66 386,74	76 362,95 34 310,69 48 674, 06 59 130,53					
Razem			248 076,52	218 478,23					
Łącznie: XI i XII			417 917,75	372 548,88					

Uwagi:

1/ wartości podane kolumnach 4, 5 i 6 i 3 zawierają również opłaty cumownicze, których nie uwzględniają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Nie wyłączono ich z obliczeń, bowiem ich wysokość wzrosła w takim samym stopniu, jak wysokość innych opłat zawartych w taryfie. Podstawą kwotę w obciążeniach na rzecz statków wnioskodawcy stanowi opłata tonażowa i przystaniowa ([...] % ogólnego obciążenia w 2002. i [...] % w 2003r. – obliczenia własne Prezesa Urzędu)

2/ W kolumnie 4 obliczono [obliczenia własne Prezesa Urzędu], jaka byłaby wysokość obciążenia w poszczególnych fakturach, gdyby nie wliczano do niej opłaty ładunkowej, której faktycznie Zakłady nie pobierały i która nie była i nie jest ujęta w stosowanej przez nie taryfie opłat. Opłata ta w wysokości 0,07 euro/t była w cytowanym rozporządzeniu ustalona dla ładunków masowych sypkich (taki typ ładunku stanowią surowce dostarczane do Zakładów). Wyodrębnienie opłaty ładunkowej jest celowe także i z tego względu, że jej stosowanie przewidziane było tylko do 30 kwietnia 2004r., a prawo pobierania jej przysługiwało wyłącznie podmiotowi zarządzającemu portem w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich. Zakłady takim podmiotem nie były. Dla ustalenia należności z tytułu opłaty ładunkowej w PLN wykorzystano średniomiesięczny kurs euro (wg NBP), który w m-cu XI. 2003r. = 4,6254 PLN i m-cu XII 2003r. = 4,5,6547 PLN. Dla poszczególnych statków wymienionych w tabeli wyniosła ona odpowiednio:

Armia Ludowa: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4,6254 = [...] PLN

Powstaniec Listopadowy: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4, 6254 = [...] PLN

Maciej Rataj: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4,6547 = [...] PLN

Rolnik: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4,6547 = [...] PLN

Mamry: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4,6547 = [...] PLN

Ziemia Suwalska: [...] t x 0,07 euro = [...] euro x 4,6547 = [...] PLN.

Wartości w kolumnie 5 stanowią różnicę między wartościami z kolumny 4 i naliczoną wyżej opłatą ładunkową.

Zestawienie wielkości opłat faktycznie naliczonych wnioskodawcy (w odniesieniu do poszczególnych statków) z opłatami, jakie mogłyby być naliczone na podstawie stawek z przywołanego rozporządzenia – potwierdza wyjaśnienia Zakładów, że należności, jakimi obciąża on wnioskodawcę za usługi portowe w oparciu o taryfę obowiązującą od 1 listopada 2003r. są znacznie niższe od obciążeń, których maksymalny poziom wyznaczałyby stawki zawarte w rozporządzeniu obowiązującym w dniu zmiany waluty w taryfie. W ocenie organu antymonopolowego różnica ta jest mniejsza niż podały to Zakłady (według wyliczeń Zakładów różnica ta oscylowała w granicach [...]%. – k. 66). Pomijając błąd w obliczeniach, nieuzasadnione było wliczanie opłaty ładunkowej do należności ustalonych w oparciu o stawki zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. Jak już wspomniano, pomimo faktycznego zarządzania portem, z powodu nieuregulowanego stanu prawnego (port w Policach nie był objęty przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich) nie były one uprawnione do pobierania wymienionej opłaty. Tym nie mniej, z wyłączeniem statku Mamry (na wynik w tym przypadku miały wpływ relacje między GT statku i ilością przewiezionego ładunku), we wszystkich innych przypadkach opłaty naliczone wnioskodawcy na podstawie taryfy stosowanej przez Zakłady od 1 listopada 2003r. były znacznie niższe, niż mogłyby być naliczone na podstawie cen (stawek) urzędowych.⁸ W miesiącu listopadzie różnica ta wynosiła [...]%, zaś w m-cu grudniu o [...]%. W skali dwu miesięcy, w odniesieniu do łącznego obciążenia wszystkich obsłużonych statków wnioskodawcy, różnica sięgała do [...]%.

Od dnia 1 września 2004r. maksymalne wysokości opłat portowych reguluje art. 8 ust. 2 wspomnianej ustawy o portach [...]. Określona jest w nim maksymalna wysokość stawki opłaty tonażowej i przystaniowej, która nie może być wyższa odpowiednio od 1,10 euro i 0,17 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku. Jak już wspomniano, stosowana przez Zakłady stawka opłaty tonażowej, ze względu na jej zróżnicowanie, nie jest porównywalna ze stawką określoną w jednej formie i kwocie i stąd nie jest możliwa ocena jej poziomu w odniesieniu do stawki określonej w ustawie o portach [...]. Ocenie takiej może być natomiast poddana stawka opłaty przystaniowej, określona w taryfie Zakładów na poziomie 0,10 euro/1 GT statku. Jest ona zatem niższa od stawki maksymalnej o 58,82%.

W ocenie organu antymonopolowego, poczynione wyżej ustalenia co do danych zawartych w tabeli, jak i wynik porównania stawki opłaty przystaniowej stosowanej przez Zakłady po zmianie taryfy z wysokością tej stawki określonej urzędowo, pozwalają na zajęcie stanowiska, że brak jest dostatecznych przesłanek, aby stawkom opłat portowych zawartym w taryfie ustalonej i stosowanej przez Zakłady od 1 listopada 2003r., można było przypisać cechę nadmiernego wygórowania.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono, jak w sentencji

Ad. 2.

Aby określone działanie przedsiębiorcy, zajmującego pozycję dominującą na

⁸ Stawki opłat portowych określone w cytowanym rozporządzeniu miały w okresie jego obowiązywania charakter cen urzędowych – por. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 11 sierpnia 2004r., sygn. akt Ama 55/03.

rynku właściwym, mogło być zakwalifikowane jako naruszające zakaz określony w art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej, należy wykazać, że:

- ☞ narzuca on kontrahentom warunki zawieranych umów
- ☞ warunki współpracy są obiektywnie uciążliwe,
- ☞ warunki te stanowią dla narzucającego je źródło nieuzasadnionych korzyści.

Stosowanie przez skarżonego przedsiębiorcę praktyki, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 6 uważa się za udowodnione, jeżeli – wobec pozostającej poza sporem jego pozycji rynkowej – dowiedzione zostanie, że wszystkie wymienione wyżej przesłanki wystąpiły jednocześnie.⁹ Jest to praktyka o charakterze eksploatacyjnym, której bezpośrednie skutki godzą w interesy przedsiębiorców, przeciwko którym są skierowane. Ponoszone przez nich określonego rodzaju straty, będące odpowiednikiem nieuzasadnionych korzyści dominanta, powodują, iż często pozostają oni w gorszej sytuacji konkurencyjnej, niż inni przedsiębiorcy - ich potencjalni i rzeczywisti konkurenci, działający na innych, paralelnie zorganizowanych rynkach - nie dotknięci takimi praktykami.

Ustawa antymonopolowa nie definiuje pojęć „uciążliwy”, „narzucanie” i „nieuzasadnione korzyści”. Zgodnie jednakże z utrwalonym w tym zakresie orzecznictwem antymonopolowym za uciążliwy uznaje się każdy warunek umowy, który dla jednej ze stron oznacza ciężar większy od powszechnie przyjętego w stosunkach danego rodzaju, a „narzucanie” tych warunków wiąże się z wystąpieniem – po stronie kontrahenta – przymusu wynikającego z uprzywilejowanej pozycji rynkowej zajmowanej przez przedsiębiorcę dominującego. Kryterium pozwalającym odróżnić tę sytuację od okoliczności, w których ma miejsce swobodne kontraktowanie stron (w granicach swobody umów wynikającej z art. 353 Kc.), jest zasada racjonalnego postępowania kontrahenta przedsiębiorcy dominującego. Nieuzasadnione korzyści mają z reguły postać nadwyżki finansowej (co nie jest jednoznaczne z opłacalnością gospodarczą), którą dominant osiągnął w wyniku zachwiania ekwiwalentności świadczeń w relacjach z kontrahentami.

Wnioskodawca wskazując na naruszenie przez Zakłady art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...] podniósł, iż wykorzystując siłę rynkową, jednostronnie i arbitralnie narzuca ona kontrahentom nowe, bardziej niekorzystne warunki świadczenia usług portowych, po wyższej cenie, co w efekcie pozwala jej na osiąganie nieuzasadnionych korzyści z tego tytułu. Dostarczając surowce do zakładów jest on zmuszony do korzystania z usług portowych na warunkach ustalonych(narzuconych) przez zakłady.

W rozumieniu art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie [...] przesłanka narzucania warunków umowy przez podmiot dominujący może zostać spełniona w sytuacji, kiedy rynek właściwy jest rynkiem niekonkurencyjnym i kontrahenci przedsiębiorcy, którego działania poddane są ocenie, są pozbawieni bądź to możliwości negocjacji zasad na jakich odbywa się współpraca stron, bądź wyboru, np. innego dostawcy usług.

Z materiału dowodowego wynika, armatorzy, którzy byli związani umowami na transport określonego ładunku do/z portu w Policach, w tym także wnioskodawca, skazani byli na dyktat Zakładów, które faktycznie do m-ca grudnia 2004r.¹⁰ były jedynym podmiotem zarządzającym portem. Nie mieli oni wpływu ani na ustalenia zawarte w taryfie stosowanej przez zakłady, ani na wysokość stawek, na podstawie których Zakłady naliczały

⁹ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 listopada 2001r., sygn. akt I CKN 494/99.

¹⁰ W m-cu grudniu do zarządzania portem w Policach powołana została spółka z o.o. Zarząd Portu.

na ich rzecz obciążenia za wykonane usługi portowe, bowiem stawki te nie podlegały negocjacji.

Brak jest natomiast dostatecznego dowodu wskazującego na fakt, że obowiązujące strony warunki współpracy miały i mają obiektywnie uciążliwy charakter (za taki w sensie subiektywnym postrzegany jest przez płatnika każdy wzrost opłat i świadczeń, niezależnie od tego czy ma on uzasadnienie, czy brak jest ku temu podstaw) i by Zakłady osiągały kosztem swoich kontrahentów nieuzasadnione korzyści. Trudno bowiem uznać za zasadne, by określonym przez ustawodawcę stawkom opłat, choćby i maksymalnym, przypisać cechę uciążliwości w rozumieniu praw konkurencji. Jeżeli przedsiębiorca porusza się w granicach stawek opłat ustalonych w prawie, to takie działanie nie może być uznane za bezprawne.

Zakłady uzasadniając dokonaną podwyżkę podnosiły, że niezależnie od nakładów na utrzymanie w należytym stanie akwenów i infrastruktury w porcie, niezbędne było poniesienie nakładów na prace przygotowawcze związane z zamierzonym utworzeniem spółki z gminą Police, której zadaniem będzie zarządzanie portem. Wpływ na poziom stawek opłat portowych miały także rosnące stawki frachtu, którymi Zakłady obciążane są za dostarczone do nich surowce.

Z przedstawionych przez Zakłady wyliczeń wynika, że różnica (w PLN) między wysokością opłat wynikającą z naliczania wnioskodawcy w m-cu listopadzie i grudniu 2003r. opłat portowych w euro a ich wysokością naliczoną w tym samym czasie w USD, wyniosłaby w skali całego okresu [...] zł. Oznacza to faktyczny wzrost obciążeń w PLN o [...]% (k. 40). Koszty działalności portu w roku 2003 wzrosły w stosunku do roku 2000 o [...]% (obliczenia własne Prezesa Urzędu na podstawie k. 77). Różnica między wzrostem wpływów osiągniętych ze sprzedaży usług portowych zarówno wnioskodawcy, jak i innym armatorom, a wzrostem kosztów utrzymania portu sprowadza się zatem do 2 punktów i w związku z tym nie daje podstawy do oceny, że Zakłady dokonując podwyżki opłat portowych poprzez zmianę waluty w stosowanej przez siebie taryfie z pominięciem relacji kursu USD i euro, osiągają z tego tytułu nieuzasadnione korzyści.

Podwyżka opłat dokonana została także z powodu wzrastający opłat frachtowych. W skład tych opłat przedsiębiorcy świadczący usługi transportu drogą morską wliczają ponoszone przez siebie opłaty portowe. Wnioskodawca pobiera od zakładów fracht w wysokości około [...] zł/t (k. 40). W 2003r., jeszcze przed zmianą taryfy opłat portowych, podniósł stawki on frachtu o [...]%, a w 2004r. o [...]%. Z wyliczeń przedstawionych przez Zakłady wynika, iż podwyżka opłat portowych, wskutek której koszty usług portowych ponoszone przez wnioskodawcę wzrosły po zmianie taryfy o [...]% (łącznie za m-c listopada i grudzień 2003r.) spowodowała wzrost kosztu frachtu 1 t przewożonego ładunku o [...]%.

Powyższe, jak i wyniki ustaleń dokonanych w pkt 1 niniejszego uzasadnienia i wykazany w nich brak dowodów przemawiających za tym, że stosowane przez Zakłady opłaty portowe mają charakter nadmiernie wygórowany, nie pozwala uznać, że dokonana przez Zakłady podwyżka opłat za usługi portowe, uzyskana poprzez zmianę waluty rozliczeniowej w taryfie, przysporzyła Zakładom nieuzasadnionych korzyści.

Ustawa o portach i przystaniach morskich stanowi, że opłaty portowe (ustawa reguluje wysokość opłaty tonażowej, przystaniowej i pasażerskiej) winny być pobierane w wysokości uzależnionej od rodzaju tych opłat, typów i wielkości statków, czasu użytkowania infrastruktury portowej [...], a także, że zarządzający portem, pobierając od użytkowników infrastruktury portowej opłaty portowe, winien mieć na względzie zasady równego

traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz zasady racjonalnego gospodarowania (art. 8 ust. 3 i 4a).

W ocenie organu antymonopolowego Zakłady, jakkolwiek nie miały statusu prawnego podmiotu zarządzającego portem, to faktycznie sprawując wymienioną funkcję stosowały się do zasad określonych w ustawie.

Mając na uwadze wskazane wyżej okoliczności uznać należało, że również druga i trzecia z przesłanek, decydujących o uznaniu, że poddany postępowaniu przedsiębiorca stosuje praktykę zakazaną art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy o ochronie konkurencji [...] nie została spełniona.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono, jak w sentencji

POUCZENIE: Stosownie do art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (jedn. tekst: Dz. U. Nr 86 z 2003r., poz. 804 ze zm.), w związku z art. 479²⁸ § 2 K.p.c., od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku.

Z up. Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dyrektor Delegatury w Gdańsku Roman
Jarząbek

OTRZYMUJĄ:

1. ZAKŁADY CHEMICZNE „POLICE” S.A.
UL. KUŹNICKA 1
72-010 POLICE

2.