



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DOK1-411/4/05/KR

Warszawa, dnia 21 marca 2006 r.

DECYZJA Nr DOK - 27/06

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), w związku z art. 80 oraz art. 93 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (tekst jednolity: Dz. U. z 2005 r. Nr 244, poz. 2080), a także na podstawie art. 85 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **odmawia wszczęcia postępowania antymonopolowego** z wniosku Sped Pro S.A. z siedzibą w Warszawie, w sprawie stosowania przez PKP Cargo S.A. z siedzibą w Warszawie praktyk ograniczających konkurencję, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez:

- zobowiązania niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru oraz w przypadku niepodawania stacji odbioru dochodzenie przez PKP Cargo S.A. na drodze cywilnej różnicy przewoźnego, co stanowiło naruszenie art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy;
- zobowiązania niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru oraz w przypadku niepodawania stacji odbioru dochodzenie przez PKP Cargo S.A. na drodze cywilnej różnicy przewoźnego, co mogło przeciwdziałać ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji na rynku usług spedycyjnych i stanowić naruszenie art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 5 ww. ustawy;
- narzucanie przez PKP Cargo S.A. uciążliwych warunków umowy, które powodowały, iż dopisywanie do umowy wieloletniej kolejnych stacji odbioru aneksem, odbywało się poprzez przedłużające się rozważanie przez PKP Cargo S.A. możliwości dopisania do umowy kolejnej stacji odbioru, co stanowiło naruszenie art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6 ww. ustawy.

UZASADNIENIE

W dniu 29 lipca 2005 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej również „organ antymonopolowy” lub „Prezes UOKiK”) wpłynął wniosek Sped Pro S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej również

„Wnioskodawca”) o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko PKP Cargo S.A. (dalej również „przewoźnik”) z siedzibą w Warszawie. W powyższym wniosku Sped Pro S.A. wniósł m.in. o:

- wszczęcie przeciwko PKP Cargo S.A. postępowania antymonopolowego, zarzucając mu stosowanie praktyk ograniczających konkurencję, określonych w art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3, 5 oraz 6 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji, przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji na rynku usług spedycyjnych, narzucanie uciążliwych warunków umów przewozu towarów, przynoszących temu przedsiębiorcy nieuzasadnione korzyści;
- uznanie opisanych powyżej działań PKP Cargo S.A. za praktykę ograniczającą konkurencję oraz nakazanie zaniechania jej stosowania;
- nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

W związku z tym, iż wniosek Sped Pro S.A. nie spełniał wymogów określonych w art. 84 ust. 2 ustawy antymonopolowej, pismem z dnia 18 sierpnia 2005 r., organ antymonopolowy, zwrócił się do Sped Pro S.A. z prośbą o uzupełnienie wniosku, m.in. poprzez sprecyzowanie zarzutów stawianych PKP Cargo S.A. na podstawie poszczególnych przepisów ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, wskazanych przez Wnioskodawcę jako przykład nadużywania pozycji dominującej (art. 8 ust. 2 pkt 3, 5 i 6 ww. ustawy), wyjaśnienie faktu odstąpienia od wymagania podawania stacji odbioru, wskazanie okresu w jakim PKP Cargo S.A. wymagało tzw. „dopłat do przewoźnego”, sposobu oszacowywania wysokości niedopłaty za świadczone usługi przewozu przez PKP Cargo S.A. na rzecz Sped Pro S.A., wymaganej w postaci tzw. „dopłaty do przewoźnego”.

W dniu 8 września 2005 r. pismem skierowanym do Prezesa UOKiK, Wnioskodawca dostarczył jedynie część wymaganych informacji, nadmieniając iż uzupełni je po ich skompletowaniu. W powyższym piśmie Sped Pro S.A., precyzując zarzuty naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt. 3 i 5 ww. ustawy, stawiane we wniosku z dnia 29 lipca 2005 r., wskazał iż nadużycie pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych miało miejsce poprzez:

- w przypadku naruszenia art. 8 ust. 2 pkt. 3 ww. ustawy - stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednorodnych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji, w postaci stosowania praktyki przez PKP Cargo S.A. polegającej na zobowiązaniu niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru. Wnioskodawca zarzucił PKP Cargo S.A., że mimo rezygnacji z zapisów umownych zobowiązujących do podawania stacji, powraca on do praktyki występując do sądów z pozwami przeciwko Wnioskodawcy o zapłatę różnicy przewoźnego, w związku z istnieniem niezgodnych z prawem zapisów umownych, tym samym dopuszczając się

zróznicowania warunków na jakich dokonywane były przewozy przez podobne podmioty;

- w przypadku naruszenia art. 8 ust. 2 pkt. 5 ww. ustawy - przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji na rynku usług spedycyjnych, w postaci stosowania praktyki przez PKP Cargo S.A. polegającej na zobowiązaniu niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru. Wnioskodawca zarzucił PKP Cargo S.A., że mimo rezygnacji z zapisów umownych zobowiązujących do podawania stacji, powraca on do praktyki występując do sądów z pozwami przeciwko Wnioskodawcy o zapłatę różnicy przewoźnego, w związku z istnieniem niezgodnych z prawem zapisów umownych, tym samym dopuszczając się zróznicowania warunków na jakich dokonywane były przewozy przez podobne podmioty.

Wnioskodawca w dalszym ciągu nie skonkretyzował jednak trzeciego ze stawianych PKP Cargo S.A. zarzutów, nie wskazał bowiem poprzez jakie zachowanie PKP Cargo S.A. doszło do naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej. Wnioskodawca nadmienił jedynie w swoim piśmie z dnia 8 września 2005 r., iż narzucanie uciążliwych warunków umów przewozu towarów, przynoszących PKP Cargo S.A. nieuzasadnione korzyści, było w pełni świadomym działaniem mającym na celu doprowadzić do wzmocnienia pozycji tego przewoźnika oraz podmiotów z nim powiązanych na rynku usług spedycyjnych, a także wyeliminowania niezależnych, niepowiązanych z nim spedytorów, m.in. Wnioskodawcy.

Pismem z dnia 20 października 2005 r., organ antymonopolowy wezwał ponownie Sped Pro S.A. do uzupełnienia pozostałych, wymaganych w piśmie z dnia 18 sierpnia 2005 r. informacji. Na ww. pismo Wnioskodawca odpowiedział w dniu 16 listopada 2005 r. W piśmie tym, Wnioskodawca nadal nie sprecyzował zarzutu naruszenia przez PKP Cargo S.A. przepisów art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6 ww. ustawy.

Wobec powyższego, pismem z dnia 16 stycznia 2006 r. organ antymonopolowy ponownie wezwał Sped Pro S.A. do uzupełnienia wniosku w powyższym zakresie, podkreślając, iż Wnioskodawca sprecyzował jedynie zarzuty w zakresie naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z ust. 2 pkt. 3 i 5 ww. ustawy, wskazując że praktyka nadużycia pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych miała polegać na zobowiązaniu niektórych spośród kontrahentów PKP Cargo S.A. do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru, a której kontynuacją miałyby być pozwy skierowane przez PKP Cargo S.A. przeciwko Wnioskodawcy o zapłatę różnicy przewoźnego. Organ antymonopolowy w piśmie tym, wzywając Wnioskodawcę aby skonkretyzował trzeci ze stawianych PKP Cargo S.A. zarzutów - naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej - podkreślił, że Wnioskodawca nadal nie wskazał w jakim zachowaniu PKP Cargo S.A. przejawiać miałyby się zarzucana praktyka, pouczając go jednocześnie, iż zgodnie z art. 85 ust 4 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, Prezes UOKiK może odmówić wszczęcia postępowania antymonopolowego, w drodze postanowienia, na

które przysługuje zażalenie, w przypadku niezuzupełnienia przez wnioskodawcę wniosku w wyznaczonym terminie.

W piśmie z dnia 31 stycznia 2006 r., Wnioskodawca uzupełnił wniosek o wszczęcie postępowania antymonopolowego z dnia 29 lipca 2005 r., w zakresie zarzutu naruszenia przez PKP Cargo S.A. przepisów art. 8 ust. 1 w związku z ust. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej, wskazując iż praktyka ograniczająca konkurencję polegała na narzucaniu przez PKP Cargo S.A. warunków umów, które „powodowały iż dopisywanie do umowy wieloletniej kolejnych stacji odbioru kolejnym aneksem odbywało się poprzez długie negocjacje, a w zasadzie długotrwałe milczenie ze strony PKP Cargo S.A. w tym zakresie”.

Organ antymonopolowy, ustalił co następuje:

Wnioskodawca – **Sped Pro S.A.** jest spółką akcyjną, prowadzącą na terenie kraju działalność w zakresie świadczenia usług spedycyjnych, obejmujących towary masowe jak węgiel, kruszywa, złom żelazny, wyroby metalowe oraz towary drobnicowe przewożone koleją. Wnioskodawca, jak sam wskazuje, działa na krajowym rynku spedycji, który charakteryzuje się znacznym rozdrobnieniem (udziały przedsiębiorców na tym rynku, wahają się między [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 1 załącznika do decyzji]).

PKP Cargo S.A. jest spółką akcyjną powstałą, w wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe S.A., na bazie dawnego Zakładu Przewozów Towarowych. Przedmiotem działalności tej spółki jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem, w tym m.in. transport kolejowy, przeładunek towarów, magazynowanie i przechowywanie towarów, wynajem środków transportu lądowego, w tym pojazdów szynowych, badania i analizy techniczne, w tym wykonywanie okresowych przeglądów technicznych pojazdów, działalność usługowa w zakresie naprawy, konserwacji, remontów lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego, prowadzenie prac badawczo-rozwojowych w dziedzinie nauk technicznych. PKP Cargo S.A. na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych posiada pozycję dominującą. Z informacji posiadanych przez organ antymonopolowy wynika, iż udział PKP Cargo S.A. w krajowym rynku przewozów towarowych koleją wynosi, biorąc pod uwagę przewożoną masę, ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 2 załącznika do decyzji]. Pod względem pracy przewozowej, a zatem bardziej obiektywnego czynnika, który uwzględnia zarówno przewożoną masę, jak i odległość na jaką masa ta została przewieziona, udział ten kształtuje się na znacznie większym poziomie i wynosi około [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 3 załącznika do decyzji].

Sped Pro S.A. nie będąc przewoźnikiem, a jedynie spedytorem zmuszony jest korzystać z usług PKP Cargo S.A. w zakresie przewozów towarów koleją. Strony aktualnie związane są postanowieniami umowy zawartej w dniu 16 maja 2003 r. [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 4 załącznika do decyzji], której przedmiotem

jest realizacja przez PKP Cargo S.A. na rzecz Wnioskodawcy przewozów masy towarowej (przesyłek i towarów) w komunikacji krajowej w różnych relacjach sieci PKP PLK S.A. wg roczno-kwartalnych planów przewozów oraz miesięcznych harmonogramów przewozów. Wnioskodawca deklaruje, iż przed jej podpisaniem zwracał się do PKP Cargo S.A. wnosząc o nieumieszczenie w treści negocjowanej umowy obowiązku wskazywania przez Sped Pro S.A. stacji nadania i odbioru, a jedynie stacji nadania. Ze względu bowiem, iż przedmiotem umowy był przewóz kruszywa, stacje odbioru zmieniały się często, co z kolei uzależnione było od miejsca prac budowlanych. Według relacji Wnioskodawcy, PKP Cargo S.A., skłonne było przychylić się do jego propozycji jedynie pod warunkiem, że wówczas udzielony upust w wysokości [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 5 załącznika do decyzji] zostanie zmniejszony o [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 6 załącznika do decyzji]. Wnioskodawca, obawiając się utraty dotychczasowych klientów, nie wyraził zgody na zmniejszenie wysokości upustów, a tym samym, jak deklaruje, zmuszony został do podpisania niekorzystnej dla siebie umowy. Zobowiązywała ona Sped Pro S.A. do podawania stacji odbioru i nadania towaru, zawierając w tym zakresie, zdaniem Wnioskodawcy, odmienne uregulowania od tych obecnych w umowach przewoźnika - PKP Cargo S.A. - z pozostałymi jego kontrahentami.

Powyżej wskazana umowa wieloletnia stanowiła dla Wnioskodawcy podstawę do zawierania umów z innymi przedsiębiorcami o świadczenie na ich rzecz przez Sped Pro S.A. usług spedycyjnych oraz innych, związanych z pośrednictwem w realizacji przewozów lub rozliczeń za przewozy wykonywane przez PKP Cargo S.A. W umowach tych Wnioskodawca określał wysokość upustów udzielanych swoim kontrahentom. W związku z częstymi zmianami stacji odbioru, z uwagi na wykonywane przez jego kontrahentów prace budowlane w różnych częściach kraju, Wnioskodawca twierdzi, iż zmuszony był występować do PKP Cargo S.A. o rozszerzenie umowy o kolejno wskazywane stacje odbioru. Niekiedy, aby nie utracić dotychczasowych klientów i wykonać przewóz zadeklarowanej ilości, Wnioskodawca zmuszony był do realizowania przewozu w danej relacji, mimo braku wskazania stacji odbioru w umowie, narażając się na groźbę nieprzyjęcia przesyłki do przewozu na warunkach umowy wieloletniej, bowiem PKP Cargo S.A. „*długo rozważało kwestię możliwości dopisania do umowy kolejnej stacji odbioru*”. Zdaniem Wnioskodawcy okres oczekiwania na decyzję PKP Cargo S.A. w zakresie wpisania kolejnych stacji odbioru, wynosił od kilkunastu dni nawet do ponad trzech miesięcy. Według Sped Pro S.A., PKP Cargo S.A. zaliczało w takich sytuacjach przywiezioną masę towarową jako zrealizowaną w ramach zapisów umowy, mimo braku wskazania stacji odbioru w umowie.

W dniu 13 listopada 2003 r., jak wskazał Wnioskodawca we wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, przewoźnik wycofał się z żądania podawania stacji odbioru w umowie wieloletniej, na co wskazywać miałyby pismo PKP Cargo S.A. z dnia 13 listopada 2003 r. (Nr CZDM3-84/123/2003). Ponadto sporny zapis umowy wieloletniej, zawartej pomiędzy PKP Cargo S.A. i Wnioskodawcą, dotyczący żądania podawania stacji odbioru, został formalnie wykreślony aneksem nr 5 do tejże umowy z dnia 19 grudnia 2003 r. PKP Cargo S.A. jednak zaczęło żądać (poprzez składanie pozwów do sądów) dopłaty przewoźnego do

zrealizowanych i opłaconych przewozów w sytuacji gdy dana stacja odbioru nie była formalnie ujęta w załączniku do umowy. Sped Pro S.A. wyjaśnił w piśmie z dnia 15 listopada 2005 r., iż wysokość niedopłaty, której domaga się PKP Cargo S.A., stanowi różnicę pomiędzy kwotą jaką Wnioskodawca zapłacił za przewóz (z upustem wynikającym z umowy), a wysokością opłaty wynikającą z Taryfy Towarowej (bez uwzględnienia jakichkolwiek upustów).

W ocenie Sped Pro S.A., przewoźnik – PKP Cargo S.A., zaniechawszy żądania z dniem 13 listopada 2003 r. podawania stacji odbioru, powraca do uprzedniej praktyki występując do Sądów z pozwami przeciwko Sped Pro S.A. o zapłatę różnicy przewoźnego, dopuszczając się tym samym zróżnicowania warunków na jakich dokonywane były przewozy przez podobne podmioty, co zdaniem Wnioskodawcy naruszać może art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5 ustawy antymonopolowej.

Organ antymonopolowy, zważył co następuje:

We wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego z dnia 29 lipca 2005 r., następnie uzupełnionego pismami z dnia 8 września 2005 r., 15 listopada 2005 r. oraz 31 stycznia 2006 r., Sped Pro S.A., zarzucając PKP Cargo S.A. naruszenie art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5 ww. ustawy, wskazuje iż praktyka ograniczająca konkurencję w zakresie nadużywania pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych polegała na zobowiązaniu niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru. Zdaniem Sped Pro S.A., mimo zaniechania z dniem 13 listopada 2003 r. przez PKP Cargo S.A. żądania podawania stacji odbioru przez Wnioskodawcę, przewoźnik powrócić miałby do uprzedniej praktyki, występując do Sądów z pozwami przeciwko Wnioskodawcy o zapłatę różnicy przewoźnego, dopuszczając się tym samym zróżnicowania warunków na jakich dokonywane były przewozy przez podobne podmioty. W ocenie organu antymonopolowego, Wnioskodawca wskazuje dwa stany faktyczne, które powinny podlegać ocenie pod kątem naruszenia ww. przepisów ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Pierwszy z nich dotyczy obowiązku podawania stacji odbioru towarów przewożonych na rzecz klientów Sped Pro S.A., wynikającego z umowy zawartej pomiędzy PKP Cargo S.A. i Sped Pro S.A., z którego PKP Cargo S.A., zdaniem Wnioskodawcy, zrezygnowało w dniu 13 listopada 2003 r. Drugi ze wskazanych przez Sped Pro S.A. stanów faktycznych dotyczy kierowania pozwów do sądów cywilnych przez PKP Cargo S.A. przeciwko Wnioskodawcy, dotyczących „dopłat do przewoźnego”.

W zakresie natomiast zarzutu naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6, Wnioskodawca podnosi, iż praktyka ograniczająca konkurencję polegać miała na narzucaniu przez PKP Cargo S.A. warunków umów, które *„powodowały iż dopisywanie do umowy wieloletniej kolejnych stacji odbioru kolejnym aneksem odbywało się poprzez długie negocjacje, a w zasadzie długotrwałe milczenie ze strony PKP Cargo S.A. w tym zakresie”*. Z analizy wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego oraz pism stanowiących jego uzupełnienie, w szczególności pisma z dnia 31 stycznia 2006 r. wynika, iż narzucanie uciążliwych warunków umów

dotyczyło, podobnie jak zarzut naruszenia art. 8 ust. 2 pkt. 3 i 5, zobowiązania niektórych spośród kontrahentów (nie powiązanych z PKP Cargo S.A.) do podawania stacji odbioru w umowie wieloletniej zawartej w dniu 16 maja 2003 r. [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 7 załącznika do decyzji], których dopisywanie miało się odbywać w formie aneksów do tejże umowy.

Należy nadmienić, iż kwestionowane zachowanie PKP Cargo S.A., mogące naruszać art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5, polegające na żądaniu podawania stacji odbioru, stanowiące zdaniem Wnioskodawcy przejaw nadużywania pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez stosowanie w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednolitych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji oraz przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do rozwoju konkurencji na rynku usług spedycyjnych, jak wskazał sam Wnioskodawca, zostało zaniechane przez PKP Cargo S.A. w dniu 13 listopada 2003 r., co wynikać ma z pisma PKP Cargo S.A. z dnia 13 listopada 2003 r. (Nr CZDM3-84/323/2003), załączonego do wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego w przedmiotowej sprawie. Fakt zaniechania ww. praktyki ograniczającej konkurencję potwierdza Wnioskodawca podkreślając we wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego, iż *„PKP Cargo w dniu 13.11.2003 r. wycofała się z obowiązku podawania stacji odbioru w umowie wieloletniej”*. Sped Pro S.A. podnosi jednocześnie w piśmie z dnia 5 września 2005 r., że *„(...) PKP Cargo S.A. wycofało się z tego naruszającego ustawę o ochronie konkurencji zapisu umowy”*, ale *„(...) powróciło do działań sprzecznych z ustawą o ochronie konkurencji, występując do Sądów z pozwami przeciwko Wnioskodawcy o zapłatę różnicy przewoźnego w związku z istnieniem niezgodnych z prawem zapisów umownych”*.

Z powyższego wynika, iż kwestionowane przez Sped Pro S.A. działania PKP Cargo S.A. wiążą się z zapisami umownymi zobowiązującymi Wnioskodawcę do podawania w umowie wieloletniej stacji odbioru, a w konsekwencji również uzupełniania tej umowy o nowe stacje odbioru w postaci zawierania aneksów do tej umowy w wyniku długotrwałych negocjacji. Z przedstawionych przez Wnioskodawcę informacji wynika bezspornie, iż PKP Cargo S.A. zaprzestała żądania wskazywania stacji odbioru w 2003 r. Ocena organu antymonopolowego w tym zakresie jest zbieżna z twierdzeniem Wnioskodawcy, bowiem z jak wynika z wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego w przedmiotowej sprawie oraz z analizy materiału dowodowego dostarczonego przez Sped Pro S.A., PKP Cargo S.A. wycofało się z żądania podawania stacji odbioru z dniem 13 listopada 2003 r., a sporny zapis formalnie został wykreślony aneksem nr 5 do tejże umowy z dnia 19 grudnia 2003 r.

Sped Pro S.A. kwestionuje również działania PKP Cargo S.A. polegające na dochodzeniu przez PKP Cargo S.A. na drodze cywilnoprawnej roszczeń z tytułu zobowiązań polegających na obowiązkowym podawaniu w umowie stacji odbioru.

Zdaniem organu antymonopolowego do kwestionowanych przez Sped Pro S.A. działań PKP Cargo S.A. zastosowanie będzie miał art. 93 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, stosownie do którego nie wszczyna się postępowania antymonopolowego w sprawie stosowania praktyk ograniczających konkurencję, jeżeli

od końca roku, w którym zaprzestano ich stosowania upłynął rok. Uzasadniając powyższe wskazać należy co następuje.

W przypadku zachowań stanowiących przejaw nadużycia pozycji dominującej z art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5 ustawy antymonopolowej, za datę początkową obliczania biegu przedawnienia należy uznać datę, w której przedsiębiorca posiadający pozycję dominującą zaprzestał jej stosowania. W sytuacji gdy praktyka ma postać umowy lub zapisu umownego, należy przyjąć, iż termin przedawnienia należy obliczać od daty zaprzestania stosowania takiej umowy, bądź jej kwestionowanego zapisu. Wobec powyższego w niniejszej sprawie przyjąć należy, iż **praktyka** polegająca na zobowiązaniu niektórych spośród kontrahentów do obowiązkowego podawania w umowie stacji odbioru, mogąca naruszać przepisy art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5 **została faktycznie zaniechana** przez PKP Cargo S.A. w **dniu 13 listopada 2003 r.**, a **sporny zapis** umowy wieloletniej w zakresie żądania podawania stacji odbioru **został formalnie wykreślony aneksem nr 5 do tejeż umowy z dnia 19 grudnia 2003 r.**, co wynika z wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego w przedmiotowej sprawie oraz analizy materiału dostarczonego przez Sped Pro S.A.

Odnosząc się do zarzutu w **zakresie praktyki** ograniczającej konkurencję z **art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6 ww. ustawy**, polegającej na narzucaniu przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów, przynoszących mu nieuzasadnione korzyści, należy stwierdzić, iż **jako datę zaprzestania stosowania praktyki przyjąć należy datę zawarcia umowy**, której odpowiednie postanowienia są kwestionowane, w tym przypadku umowy wieloletniej z **dnia 16 maja 2003 r.** [tajemnica przedsiębiorstwa – punkt nr 8 załącznika do decyzji], która zawierała zapisy o obowiązku wskazywania przez Sped Pro S.A. stacji nadania i odbioru. Zgodnie z dotychczasowym orzecnictwem Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, początek biegu przedawnienia dla wszczęcia postępowania antymonopolowego, w zakresie naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z ust. 2 pkt 6 ustawy antymonopolowej, rozpoczyna się najpóźniej w dniu zawarcia takiej umowy, chociażby nawet skutki praktyki ograniczającej konkurencję miały miejsce na długo po jej zawarciu. W innym wypadku, gdyby uznać że skutki takiej praktyki są ciągłe i nieograniczone czasowo, strona pokrzywdzona mogłaby w każdym czasie żądać zaniechania ich stosowania oraz uznania umowy lub jej części za nieważną, zgodnie z art. 8 ust. 3 ustawy antymonopolowej, nawet po upływie długiego okresu od jej wykonania. Naruszałoby to zasadę pewności obrotu gospodarczego, a także wypaczałoby sens zasady przedawnienia wyrażonej w art. 93 ww. ustawy¹.

Należy przy tym podkreślić, iż aby ustalić bieg przedawnienia należy uprzednio określić moment, w którym nastąpiło jej zaprzestanie. Zarówno w przypadku zarzutu naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 jak i pkt 5, uznać należy, iż zaprzestanie wskazanej przez Wnioskodawcę praktyki, polegającej na żądaniu podawania stacji odbioru, miało miejsce w dniu 13 listopada 2003 r. Gdy bowiem

¹ Wyroki: Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 19 lutego 2004 r. - XVII Ama 20/03 oraz Sądu Antymonopolowego z dnia 25 lutego 2002 r. - XVII Ama 57/02

praktyka ma postać umowy lub zapisu umownego, należy przyjąć, iż termin przedawnienia należy obliczać od daty zaprzestania stosowania takiej umowy, bądź jej kwestionowanego zapisu. Zaznaczyć przy tym należy, iż jak wynika z wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego w przedmiotowej sprawie oraz z analizy materiału dowodowego dostarczonego przez Sped Pro S.A., PKP Cargo S.A. wycofało się z żądania podawania stacji odbioru z dniem 13 listopada 2003 r., a sporny zapis formalnie został wykreślony aneksem nr 5 do tejże umowy z dnia 19 grudnia 2003 r. W związku z powyższym wydaje się jak najbardziej słusznym przyjęcie w przedmiotowej sprawie, iż chwilą zaprzestania przez PKP Cargo S.A. zarzucanej mu praktyki, polegającej na żądaniu podawania stacji odbioru, była data 13 listopada 2003 r., gdyż jak powyżej wskazano, praktyka mająca postać wykonywania, naruszającego przepisy ww. ustawy, zapisu umownego, ustaje z chwilą faktycznego zaprzestania jego stosowania. Abstrahując jednak od kwestii zasadności przyjęcia dnia 13 listopada 2003 r. jako daty zaprzestania zarzucanej praktyki, wskazać należy, iż nawet gdyby przyjąć, iż praktyka zaniechana została dopiero w dniu podpisania aneksu nr 5 do umowy wieloletniej, nie zmieniłoby to sytuacji Wnioskodawcy w obliczu postanowień art. 93 ustawy antymonopolowej, gdyż ewentualne przedawnienie do wszczęcia postępowania antymonopolowego w niniejszej sprawie liczyłoby się również od końca roku 2003.

W przypadku natomiast naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 6, za datę zaprzestania praktyki, polegającej na narzucaniu przez PKP Cargo S.A. uciążliwych warunków umowy, które powodowały, iż dopisywanie do umowy wieloletniej kolejnych stacji odbioru aneksem, odbywało się poprzez „*długie negocjacje, a w zasadzie długotrwałe milczenie*” ze strony PKP Cargo S.A., należy uznać datę podpisania umowy wieloletniej, której zapisy są kwestionowane przez Wnioskodawcę, a zatem dzień 16 maja 2003 r.

W związku z zarzutem naruszenia art. 8 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 3, 5 i 6, mając na uwadze powyżej wskazane argumenty, stwierdzić należy, iż rok z upływem którego następuje przedawnienie w niniejszej sprawie, należy liczyć od dnia 31 grudnia 2003 r., a zatem termin na wszczęcie postępowania antymonopolowego upłynął w dniu 31 grudnia 2004 r. Sped Pro S.A. wniosek swój złożyło w dniu 29 lipca 2005 r., a więc po upływie tego terminu. W związku z tym należy uznać, iż organ antymonopolowy nie ma możliwości odniesienia się do charakteru kwestionowanego zapisu umownego i jego ewentualnej niezgodności z ustawą *o ochronie konkurencji i konsumentów*, bowiem spełnione zostały przesłanki przepisu art. 93 ww. ustawy. Niemożliwe jest zatem wszczęcie postępowania antymonopolowego, a zatem merytoryczne rozpatrzenie niniejszej sprawy.

Odnosząc się natomiast do tej części zarzutu Sped Pro S.A. w zakresie naruszenia art. 8 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 3 i 5 ustawy antymonopolowej, w której Wnioskodawca podnosi, iż PKP Cargo S.A. mimo zaniechania w 2003 r. żądania podawania stacji odbioru, powraca do uprzedniej praktyki występując do Sądów z pozwami przeciwko Sped Pro S.A. o zapłatę różnicy przewoźnego, wskazać należy, co następuje.

Organ antymonopolowy nie rozstrzygał, czy fakt żądania w umowie zawartej pomiędzy PKP Cargo S.A. i Sped Pro S.A. stacji odbioru stanowił praktykę ograniczającą konkurencję i tym samym naruszał zakaz wynikający z art. 8 ust. 2 pkt 3, 5 i 6 ustawy antymonopolowej. Brak merytorycznego rozstrzygnięcia tej kwestii wynika z tego, że PKP Cargo S.A. ostatecznie wycofało się z kwestionowanych zapisów umownych w grudniu 2003 r., a zatem nastąpiło tu przedawnienie w rozumieniu art. 93 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Wobec powyższego nie możliwe jest nawet ustalenie, czy pozwy kierowane do sądów przez PKP Cargo są zasadne. Nawet jednak gdyby przyjąć, że pozwy takie są niezasadne i mają na celu wyłącznie dyskryminowanie Sped Pro S.A., to w kontekście zarzutu sformułowanego przez Sped Pro S.A. (dochodzenie przez PKP Cargo S.A. na drodze cywilnej roszczeń z tytułu zapłaty różnicy przewoźnego) nie można byłoby stwierdzić, że jest to praktyka ograniczająca konkurencję. W innym bowiem przypadku organ antymonopolowy musiałby wydać decyzję stwierdzającą stosowanie praktyki polegającej na kierowaniu pozwów do sądu i **nakazać jej zaniechania**. Jednocześnie wskazać należy, że Sped Pro S.A. nie wskazuje w swoim wniosku o wszczęcie postępowania innej formy żądania zwrotu różnicy przewoźnego przez PKP Cargo S.A. niż poprzez kierowanie pozwów do sądu o zwrot tego przewoźnego.

Fakt wystąpienia z pozwami cywilnymi o zapłatę nie stanowi praktyki ograniczającej konkurencję (niezależnie od tego, jakiego okresu one dotyczą), a zasadność tychże roszczeń podlega ocenie sądu, nie zaś organu antymonopolowego. Fakt, iż PKP Cargo S.A. próbuje wyegzekwować wymagane umową wieloletnią kwoty tytułem zapłaty za świadczoną usługę przewozu, ma charakter wyłącznie cywilnoprawny. Organ antymonopolowy nie ma kompetencji do kwestionowania działań przedsiębiorców polegających na kierowaniu pozwów do sądów cywilnych przeciwko innym przedsiębiorcom. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. *Kodeks postępowania cywilnego* (Dz. U. z 1964 r., Nr. 43, poz. 296 z późn. zm.), pozew do sądu może złożyć każdy, kto ma do tego legitymację czynną. Nawet przedsiębiorca, który posiada pozycję dominującą nie jest pozbawiony takiego prawa. Prezes Urzędu nie mógłby nakazać w drodze decyzji administracyjnej zaniechania stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, polegającej na kierowaniu pozwów do sądów cywilnych. Wykonanie takiej decyzji wiązałoby się bowiem *de facto* z obowiązkiem powstrzymania się od składania takich pozwów. Stanowiłoby to nie tylko przekroczenie kompetencji przyznanych organowi antymonopolowemu, ale też naruszenie przepisów ustawy zasadniczej – Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997 r., Nr. 78, poz. 483). Prezes Urzędu nie może kwestionować prawa do składania do sądów nawet - w jego ocenie - nieuzasadnionych pozwów, bowiem to nie organ antymonopolowy jest powołany do oceny ich zasadności. Dokonują tego niezawisłe sądy. Dodać w tym miejscu należy, że z analizy wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego wynika, że pozwy kierowane do sądów przez PKP Cargo SA stanowiły powrót do działań sprzecznych z ustawą *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Z całości dokumentów można wysnuć wniosek, że dotyczą one przewozów zrealizowanych do końca 2003 r., z którym zaniechało PKP Cargo S.A. żądania obowiązku podawania stacji odbioru, następnie doprowadzając do wykreślenia kwestionowanych zapisów umownych. W związku z powyższym zaznaczyć ponownie należy, iż zarzut polegający na dochodzeniu przez

PKP Cargo SA na drodze sądowej roszczeń od Sped Pro S.A. nie ma w sposób oczywisty charakteru antymonopolowego. W szczególności, co należy jeszcze raz podkreślić, Prezes Urzędu nie ma kompetencji do nakazania jakiegokolwiek przedsiębiorcy zaniechania kierowania pozwów do sądów.

W związku z powyższym, orzeka się jak w sentencji.

Zgodnie z art. 78 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz z art. 479²⁸ § 2 i 3 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 1964 r., Nr 43, poz. 296 z późn. zm.), od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji.

*Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów*

Dyrektor
Departamentu Ochrony Konkurencji
Monika Bychowska

Otrzymują:
Pan Krzysztof Banek
Pan Zbigniew Bury

Pełnomocnicy Sped Pro S.A.

Kancelaria Radcy Prawnego
ul. Pokutyńskiego 8/12
30-376 Kraków