

PREZES URZĘDU  
OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
DELEGATURA WE WROCŁAWIU

---

50-4 13 Wrocław, ul. Walońska 3-5  
Tel/Fax (O-71) 34-05-922, Tel. Centrala (O-71) 34-05-920  
E-mail: [wroclaw@uokik.gov.pl](mailto:wroclaw@uokik.gov.pl)

---

Wrocław, dnia 2 listopada 2000 roku

RWR 532-S-2/99/EK

**Decyzja DL Wr 24/2000**

**Na podstawie:**

art. 105 § 2 kpa, po rozpatrzeniu sprawy wszczętej na wniosek Stowarzyszenia Dzierżawców ODRATRANS S.A. „KOTWICA” z siedzibą w Szczecinie ul. Jagiellońska 11/9, o nakazanie Firmie „Odratrans” S.A. z siedzibą we Wrocławiu ul. Kleczkowska 50 zaniechania praktyki monopolistycznej, polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku transportu towarów drogą wodną w relacjach krajowych, w wyniku narzucania Dzierżawcom statków bez obsady załogowej uciążliwego warunku umowy dzierżawy, poprzez obowiązek ponoszenia kosztów:

- potwierdzenia klasy pchaczy, barek motorowych, barek pchanych i remontów z tym związanych,
- odnowienia klasy pchaczy, barek motorowych, barek pchanych i remontów z tym związanych
- co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (Dz. U. z 1999 r. nr 52, poz. 547),

**umarza się postępowanie administracyjne.**

**Uzasadnienie**

I. Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu wpłynął wniosek Stowarzyszenia Dzierżawców Odratrans S.A. „Kotwica” w Szczecinie ul. Jagiellońska 11/9 (zwanego dalej Dzierżawcą), zastąpionego przez radcę prawnego Annę Biel z Kancelarii Radców Prawnych w Szczecinie, o wszczęcie antymonopolowego postępowania administracyjnego przeciwko Firmie Odratrans S.A. z siedzibą we Wrocławiu ul. Kleczkowska 50 (zwanej dalej Spółką), zastąpionej przez radcę prawnego Zbigniewa Lepkę.

W uzasadnieniu wniosku oraz w pismach uzupełniających Wnioskodawca poinformował, że Spółka stosuje praktyki monopolistyczne, polegające na narzucaniu Dzierżawcom obowiązku ponoszenia, kosztów:

potwierdzenia klasy pchaczy, barek motorowych, barek pchanych i remontów z tym związanych oraz odnowienia klasy pchaczy, barek motorowych, barek pchanych i remontów z tym związanych. Wskazał, że zarówno z potwierdzeniem klasy jak i odnowieniem, związana jest konieczność wykonania stosownych remontów jednostek pływających, w zakresie wskazanym przez urzędników Polskiego Rejestru Statków (PRS), którzy dokonują oględzin jednostki i wskazują co należy wymienić i wyremontować. Koszty tych remontów w całości pokrywają Dzierżawcy.

Spółka w umowie dzierżawy narzuca Dzierżawcom obowiązek ponoszenia tych kosztów w okresie trwania umowy dzierżawy jednostki pływającej. Jedynie gdy okres dzierżawy danej jednostki jest krótszy niż okres trwania ważności świadectwa zdolności żeglugowej (np. dzierżawca podpisał umowę w połowie ważności świadectwa na okres np. 1 roku), to Spółka proporcjonalnie do tego okresu obciąża Dzierżawców kosztami potwierdzenia lub odnowienia klasy. Oprócz wydatków w postaci kosztów remontów związanych z uzyskaniem potwierdzenia bądź odnowienia klasy, Dzierżawcy w ramach tych kosztów zobowiązani są także pokrywać koszty wydania przez PRS dokumentów z tym związanych (świadectwa).

Postępowanie Spółki, zdaniem Wnioskodawcy, ma charakter niedozwolonych praktyk monopolistycznych, przynoszących jej nieuzasadnione korzyści w postaci braku ponoszenia jakichkolwiek kosztów związanych z

remontowaniem, utrzymywaniem, a także podnoszeniem wartości (poprzez nakłady) swojego majątku trwałego, tj. jednostek pływających. Dzierżawcy, z uwagi na pozycję Spółki na rynku zmuszeni są podpisać umowy o określonej przez ten podmiot treści (dowód: karta: 1 -74b).

**II.** Z uwagi na powyższe, organ antymonopolowy wszczął (dowód: karta 75) postępowanie administracyjne przeciwko Spółce „Odratrans” z siedzibą we Wrocławiu, w sprawie nadużywania pozycji dominującej na rynku, w wyniku narzucania uciążliwych warunków umów, poprzez obowiązek ponoszenia przez Dzierżawców kosztów potwierdzenia i odnowienia klasy pchaczy, barek motorowych, barek pchanych i remontów z tym związanych, co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (tj. Dz. U. z 1999 r., nr 52, poz. 547).

W odpowiedzi na przedstawione zarzuty, Spółka podała, że w latach 1997 - 1998, w wyniku prowadzonych działań restrukturyzacyjnych około 285 statków rzecznych zostało oddanych do używania i pobierania pożytków pracownikom dotychczas zatrudnionym na stanowiskach marynarskich. Dzierżawcy zobowiązali się w umowach dzierżawy między innymi do wykonywania usług przewozowych, zleczanych i rozliczanych przez Spółkę. Mają także zapewnioną możliwość akwizycji usług przewozowych u obcych podmiotów gospodarczych. Dzierżawcy zobowiązali się także do ponoszenia kosztów, wynikających z cykli remontowych zgodnych z terminami przeglądów określonymi przez PRS. Uczestnik postępowania stwierdził, że sporne koszty potwierdzenia klasy oraz odnowienia klasy i remontów z tym związanych są rezultatem dobrowolnie przyjętego podziału frachtu (przewoźnego) w umowach pomiędzy Spółką i Dzierżawcami, tj:

- 50% wpływów Spółka, 50% wpływów Dzierżawca
- 25% wpływów Spółka, 75% wpływów Dzierżawca
- 35% wpływów Spółka, 65% wpływów Dzierżawca

W pierwszym wariancie koszty odnowienia klasy pokrywa uczestnik w 100% a fracht dzielony jest po połowie. W drugim i trzecim, koszty remontu odnowienia klasy pokrywają Dzierżawcy i Spółka proporcjonalnie do czasu eksploataowania statku, a fracht dzielony jest odpowiednio: 75%, 65% frachtu uzyskuje Dzierżawca, a 25%, 35% Spółka.

Uczestnik postępowania twierdzi, że Dzierżawcy przyjęli na siebie powinność ponoszenia kosztów remontowych w związku z przekazaniem im znaczących wpływów do wysokości 75% stawki frachtowej. W umowach o takim podziale frachtu (25%/75%) Dzierżawcy ponoszą koszty remontów odnowienia klasy proporcjonalnie do czasu eksploataowania statków przez każdą ze stron w okresie ważności klasy, natomiast w umowach w których strony umówiły się co do podziału wpływów 50/50% koszty remontów odnowienia klasy ponosi uczestnik postępowania. Koszty potwierdzenia klasy i remontów z tym związanych ponoszą Dzierżawcy.

Reasumując - Dzierżawca otrzymuje 25% frachtu z przeznaczeniem na remont dla odnowienia klasy zestawu lub barki motorowej, a 15% frachtu otrzymuje tylko na odnowienie klasy pchacza.

Ostatecznie uczestnik postępowania twierdzi, iż nie nadużył pozycji dominującej na rynku poprzez narzucenie Dzierżawcom uciążliwych warunków umów i nie uzyskuje w związku tym nieuzasadnionych korzyści. Chybiony jest zarzut Stowarzyszenia jakoby Spółka nie ponosiła jakichkolwiek kosztów

związanych z remontami statków, ich utrzymaniem i podnoszeniem wartości. Nakłady Spółki na remonty i modernizację floty wyniosły w latach:

- 1997	5 085 tys. zł
-1998	4918tys.zł
-1999	8144tys.zł

Natomiast wpływy Dzierżawców wynikające z podziału frachtu (75% / 65%) wyniosły w 1999 r. 18 085 tys. zł i 1 950 tys. zł - i z tych kwot odpowiednio 25% i 15% stanowi fundusz remontowy, utworzony z udziałem Spółki, przeznaczonym na remonty odnowienia klasy.

(Dowód: karta - 94-98).

### **III. Przeprowadzone przez organ antymonopolowy postępowanie dowodowe pozwoliło na ustalenie następującego stanu faktycznego sprawy:**

1. Wnioskodawca - Stowarzyszenie Dzierżawców Odratrans S.A. „Kotwica,” zostało zarejestrowane postanowieniem Sądu Okręgowego w Szczecinie I Wydział Cywilny, z dnia 26 stycznia 1999 r. (dowód: karta: 31). Stowarzyszenie to zostało utworzone w celu wynegocjowania przez jego reprezentantów korzystniejszej pozycji wobec Spółki.

2. „Odratrans” jest spółką akcyjną wpisaną do rejestru handlowego postanowieniem Sądu Rejonowego dla Wrocławia Fabrycznej Wydział IV Gospodarczy, z dnia 16 marca 1992 r. (dowód: karta - 117). Przedmiotem przedsiębiorstwa Spółki jest między innymi: przewóz towarów i ich kompleksowa obsługa na śródlądowych drogach krajowych wodnych krajowych i zagranicznych, przeładunek towarów w portach, obsługa przewozowa i przeładunkowa kruszywa na zbiornikach wodnych, spedycja towarów przeznaczonych do transportu wodnego i na inne rodzaje transportu, najem i dzierżawa statków towarowych i innych składników majątkowych.

3. Spółkę wiążą z Dzierżawcami, prowadzącymi na własny rachunek działalność gospodarczą, umowy dzierżawy statków bez obsady załogowej (pchacze, barki). W oparciu o wydzierżawione na podstawie tych umów barki i pchacze Dzierżawcy świadczą na rzecz Spółki usługi przewozu ładunków drogą wodną. Świadczenie tych usług nie jest objęte odrębną umową. W umowie dzierżawy znajduje się klauzula polegająca na zobowiązaniu Dzierżawcy do realizowania usług przewozowych zleczanych i rozlicznych przez Wydzierżawiającego.

4. Niniejszy spór dotyczy narzucania przez Spółkę w umowach dzierżawy obowiązku ponoszenia przez Dzierżawców kosztów remontów głównych do odnowienia klasy pchaczy, barek oraz remontów do potwierdzenia ich klasy.

W trakcie toczącego przed organem antymonopolowym postępowania, Dzierżawcy pismem z dnia 23 października 2000 r. poinformowali organ antymonopolowy, iż strony niniejszego postępowania doszły do porozumienia. Strony wspólnie uzgodniły, następnie sporządziły i załączyły do akt sprawy projekt nowej umowy dzierżawy i przewozu. Zgodnie z zapisem § 1 pkt 11 tej umowy, Wydzierżawiający ponosić będzie koszty odnowienia, przedłużenia i potwierdzenia klasy.

Stowarzyszenie **Dzierżawców „Kotwica”** wniosło o **umorzenie przedmiotowego postępowania** (dowód: karta 240-246).

**Uczestnik postępowania zaś nie zgłosił sprzeciwu wobec, takiego wniosku** (dowód: karta — 247).

### **IV. Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:**

Zgodnie z art. 105 § 2 kpa organ administracji państwowej może umorzyć postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, a nie sprzeciwiają się temu inne strony oraz nie jest to sprzeczne z interesem społecznym.

Przesłanki umorzenia postępowania na podstawie powołanego przepisu kpa są następujące:

- żądanie wnioskodawcy,
- brak sprzeciwu pozostałych stron,
- brak sprzeczności z interesem społecznym.

Biorąc pod uwagę okoliczności faktyczne niniejszej sprawy Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów stwierdza, iż wszystkie obligatoryjne przesłanki umorzenia postępowania zostały spełnione. Wnioskodawca wystąpił z żądaniem umorzenia postępowania, „ODRATRANS” S.A. nie zgłosiła sprzeciwu

wobec tego żądania. Zaś umorzenie postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie nie jest sprzeczne z interesem społecznym. Przeciwnie prowadzone przed organem antymonopolowym postępowanie doprowadziło do skutecznego wyeliminowania konfliktu zgłoszonego wcześniej organowi do rozstrzygnięcia. Strony w drodze wzajemnych negocjacji ustaliły treść spornej dotychczas umowy dzierżawy w części dotyczącej obowiązku ponoszenia kosztów odnowienia i potwierdzenia klasy pachy i barek. Obecnie koszty te będą obciążały Wydierżawiającego. Wynika to wprost z § 1 pkt 11 nowej umowy dzierżawy i przewozu.

**W tym stanie rzeczy cel postępowania został osiągnięty.**

**Mając na uwadze powyższe należało orzec jak w sentencji.**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura we Wrocławiu, w terminie dwutygodniowym od dnia otrzymania niniejszej decyzji.

Dyrektor  
Zbigniew Jurczyk