



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

L.dz. DDI-I-53-02/329/2001/RK

Warszawa, dn. 10 maja 2002 r.

Decyzja Nr DDI 38/2002

I. Na podstawie art. 11 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 2 pkt 1 i art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122 poz. 1319 z póź. zm.), po rozpoznaniu sprawy wszczętej na wniosek Przedsiębiorstwa Handlowo – Produkcyjnego WILAN Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przeciwko PKP S.A. z siedzibą w Warszawie, **nie stwierdza się** stosowania przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Katowicach praktyk ograniczających konkurencję polegających na nadużywaniu pozycji dominującej na rynku poprzez:

- 1 narzucanie nadmiernie wygórowanych cen za przewozy towarowe na krótkich trasach,
- 2 narzucanie uciążliwych warunków umów przynoszących nieuzasadnione korzyści w wyniku:
 - a) pobierania opłaty za faktycznie niewykonany przewóz towarów,
 - b) ustalania przy przewozach na trasach obejmujących przynajmniej dwa odcinki – wyodrębnione w taryfie towarowej – odrębnych opłat za przewóz na poszczególnych odcinkach trasy, przy braku możliwości ustalenia jednej opłaty za przewóz na całej długości trasy.

II. Zgodnie z art. 69 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* oraz żądaniem strony pozwanej, nakłada się na Przedsiębiorstwo Handlowo – Produkcyjne WILAN Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie obowiązek zwrotu na rzecz PKP CARGO S.A. z siedzibą w Katowicach kosztów niezbędnych do celowej obrony w kwocie 1 200 zł. (słownie: tysiąc dwieście złotych), które poniosła strona pozwana w przedmiotowym postępowaniu.

UZASADNIENIE

W dniu 22 marca 2001 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej także organem antymonopolowym) wpłynął wniosek Przedsiębiorstwa - Produkcyjnego Handlowego WILAN Sp. z o.o. (zwanego dalej Wilanem) o wszczęcie postępowania antymonopolowego i nakazanie zaniechania stosowania przez PKP S.A. (zwanym dalej PKP) praktyk monopolistycznych. W uzasadnieniu wnioskodawca wyjaśnił, co następuje:

- Wilan prowadzi działalność w zakresie obrotu węglem, który kupuje u jego producentów na Śląsku, a następnie odsprzedaje go odbiorcom takim jak np. Elektrownia Kozienice, Elektrociepłownia Radom, Elektrownia Połaniec. Przy korzystaniu z usług przewozowych PKP Wilan zamawia całe składy pociągów - węglarek. W prowadzonej działalności musi korzystać z transportu kolejowego. Ze względu na skalę obrotu transport samochodowy jest niekonkurencyjny.
- Zdaniem Wilana PKP odmawiają w szczególności indywidualnego ustalania umów przewozu, a tym samym skazują na konieczność przyjęcia dyktowanych jednostronnie warunków umów. Takie działania, sprzeczne - zdaniem wnioskodawcy - są z przepisami k.c. dotyczącymi swobody umów, zasad współżycia społecznego, zasad wykonywania zobowiązań wynikających z umów wzajemnych, a także z zasadą równości stron umowy. W praktyce druga strona umowy musi zaakceptować wszystkie warunki ustalone przez PKP, w tym zwłaszcza niekorzystną taryfę towarową.
- Zgodnie z Taryfą Towarową PKP, opłaty za poszczególne odcinki przewozu ustalone są na zasadach zupełnej dowolności. Nie ma możliwości ustalenia jednej opłaty za przewóz na całej dłuższej trasie. W konsekwencji, w przypadku przewożenia towarów np. na trasie Śląsk - Kozienice, należy uiszczać dwie opłaty za poszczególne odcinki trasy (Śląsk – Radom i Radom – Kozienice). Taki dowolny podział trasy prowadzi - zdaniem wnioskodawcy - do ustalania rażąco wygórowanych opłat za przewóz na krótszych odcinkach, a tym samym do uzyskania przez PKP zupełnie nieuzasadnionych, nieproporcjonalnych do nakładu pracy dochodów.
- Opłaty za przewóz pobierane są już za sam wjazd pociągu na określony odcinek trasy. W praktyce więc opłata pobierana np. za przewóz z Radomia do Kozienic (30 km) i z Radomia do Jedlni (10 km) jest identyczna, gdyż w obu przypadkach obowiązuje opłata za przewóz na odcinku trasy Radom – Kozienice. Wnioskodawca wskazał ponadto, iż opłata za przewóz ze Śląska do Radomia (przeciętnie około 300 km), jest tylko niewiele wyższa niż opłata za przewóz z Radomia do Kozienic (30 km). Skutkiem tego - zdaniem wnioskodawcy - PKP pobiera opłaty za „przewóz”, który w ogóle nie miał miejsca, a więc uzyskuje świadczenie nienależne nie tylko z punktu widzenia gospodarczego, ale również w rozumieniu przepisów k.c.

Wskazane powyżej działania ze strony PKP – zdaniem wnioskodawcy – naruszają przepisy ustawy antymonopolowej, a w szczególności przepis dotyczący narzucania uciążliwych warunków umów przynoszących podmiotowi narzucającemu te warunki nieuzasadnione korzyści.

W odpowiedzi na zarzuty Wilana, PKP w piśmie z dnia 12 kwietnia 2001 r. stwierdziły co następuje:

- Działalność usługową PKP regulują zawierane w skali masowej z wielką liczbą klientów, umowy przewozu wg ujednoczonego wzoru, którym jest dokument przewozowy, zwany listem przewozowym. Umowa ta, z powodu powszechności stosowania, zaliczana jest do kategorii umów typowych, zawieranych w trybie adhezyjnym, czyli przez przystąpienie klienta do niej na podstawie wzorca ustalonego przez przewoźnika.
- W celu umożliwienia nadawcy wypełnienia listu przewozowego w sposób zgodny z wymogami art. 38 ustawy *Prawo przewozowe* na podst. art. 4 tej ustawy wydany został „Regulamin przewozu przesyłek towarowych przez PKP – RPT”, który szczegółowo określa sposób wypełnienia dokumentu przewozowego. W myśl wymienionych przepisów nadawca dokonuje swobodnego wyboru stacji nadania, na której następuje zawarcie umowy przewozu jak również stacji przeznaczenia, do której przesyłka ma zostać przewieziona oraz odbiorcy do którego jest ona adresowana.
- *Prawo przewozowe* nie zawiera postanowień zmuszających klientów do przewozu towaru z podziałem drogi przewozu na odcinki i PKP nie stosuje żadnych ograniczeń w tym zakresie. Jeżeli nadawca towaru określił, że towar powinien być dostarczony do stacji przeznaczenia Radom, a następnie na stacji Radom towar został nadany do Kozienic (stacja Swierże Górne), oznacza to, że zostały zawarte kolejne dwie niezależne od siebie umowy przewozu. Pierwsza obejmowała przewóz ze Śląska do Radomia – gdzie na stacji przeznaczenia została rozwiązana, druga umowa została zawarta na stacji Radom. Zdaniem PKP nie było w przeszłości i nie ma obecnie żadnych przeszkód, aby nadawca przesyłki wskazywał w umowie jako stację przeznaczenia stację Swierże Górne. W takim przypadku pobrana zostałaby tylko jedna opłata.
- Proces przewozowy w transporcie kolejowym składa się oprócz samego przemieszczenia przesyłki, także z przyjęcia jej do przewozu i technicznego przygotowania oraz rozwiązania pociągu na stacji przeznaczenia i przygotowania przesyłki do wydania odbiorcy. Zdaniem PKP proces przemieszczenia przesyłki jest najtańszym elementem procesu przewozowego. Natomiast dwie pozostałe fazy są najdroższymi elementami procesu przewozowego, angażujące największy potencjał sił i środków, a tym samym są to elementy generujące największe koszty. Co istotne, elementy te nie są zależne od odległości przewozu. W związku z tym nie może też istnieć prosta proporcjonalność pomiędzy odległością przewozu, a wysokością opłaty za przewóz.
- PKP stosuje zindywidualizowane ceny przewozu zgodnie z „Zasadami sprzedaży usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych”. Zasady sprzedaży określają warunki handlowe przewozu, poprzez ustalenie ceny usługi przewozowej oraz terminów płatności należności, bonifikat z nim związanych i stosowane są jednakowo wobec wszystkich klientów

Organ antymonopolowy przesłał wnioskodawcy kopię tych wyjaśnień, jednocześnie wskazując, iż jeżeli nadal podtrzymuje on swój wniosek, konieczne jest jego uzupełnienie, w szczególności poprzez wskazanie, jakie artykuły ustawy antymonopolowej zostały naruszone kwestionowanym działaniem PKP.

W odpowiedzi, Wilan uzupełnił wskazane przez organ antymonopolowy braki i podtrzymał swoje stanowisko.

W związku z tym, w dniu 21 czerwca 2001 r. Prezes UOKiK wszczął postępowanie w sprawie stosowania przez PKP praktyk ograniczających konkurencję. Jednocześnie, decyzją z dnia 21 czerwca 2001 r. Nr DDI-29/2001 Prezes UOKiK odmówił wszczęcia postępowania w sprawie naruszenia art. 8 ust. 2 pkt 7, uzasadniając, iż treść tego artykułu odnosi się wyłącznie do konsumentów, a zatem nie może mieć on zastosowania w niniejszej sprawie. W związku z tym, iż strona nie odwołała się od powyższej decyzji, jest ona w chwili obecnej prawomocna.

W odpowiedzi na wniosek o wszczęcie postępowania, PKP podtrzymały swoje stanowisko zawarte w piśmie z dnia 12 kwietnia 2001 r., dodając jednocześnie, że system obsługi przewozów towarowych jest powszechnie znany, elastyczny, możliwy do stosowania w zależności od indywidualnych potrzeb stron umowy przewozu, a przede wszystkim zgodny z obowiązującym systemem prawa przewozowego, który zapewnia równy dostęp wszystkim klientom do świadczonych na tych samych warunkach usług przewozowych. Równocześnie PKP wystąpiły o nieuwzględnienie zarzutów wnioskodawcy i oddalenie wniosku.

W trakcie postępowania organ antymonopolowy zwracał się:

a) do PKP m.in. o nadesłanie:

- „Zasad sprzedaży usług przewozów towarowych”,
- informacji dotyczących tzw. kosztów stałych zawartych w cenie świadczonych usług przewozu towarów, niezależnych od długości przewozu oraz jak te koszty są ustalane,
- cenników opłat stosowanych przez innych przewoźników europejskich,
- informacji odnośnie przyczyn, dla których Wilan zawiera dwie umowy w miejsce jednej na przewóz węgla ze Śląska do Kozienic,
- wyroku Sądu Antymonopolowego z dnia 12 grudnia 2001 r. sygn.: XVII Amc 12/01.

b) do Wilana m.in. o nadesłanie:

- dowodów świadczących o tym, iż PKP odmawiało zawarcia jednej umowy na przewóz towarów na trasie Śląsk – Kozienice,
- informacji odnośnie przyczyn dla których Wilan zawiera dwie umowy w miejsce jednej na przewóz węgla na trasie ze Śląska do Kozienic.

Organ antymonopolowy rozważał także możliwość przeprowadzenia w trakcie prowadzonego postępowania rozprawy, podczas której można byłoby wyjaśnić kwestię możliwości zawarcia jednej umowy przewozu towarów na trasie Śląsk – Kozienice. Sprawa ta była bowiem od początku przedmiotem odmiennych stanowisk stron postępowania. PKP utrzymywały iż zawarcie takiej umowy jest możliwe, natomiast Wilan twierdził, iż PKP odmawiają jej zawarcia, przy czym jednakże nie mógł przedstawić dowodów na potwierdzenie swojego stanowiska. Ostatecznie kwestia ta została wyjaśniona w piśmie PKP z dnia 27 listopada 2001 r. oraz w piśmie Wilana z dnia 27 grudnia 2001 r.

Jak wynika z powyższych pism, kopalnie starają się sprzedawać węgiel do dużych odbiorców (m.in. elektrowni) bez udziału pośredników. Spółki węglowe ustaliły bowiem zasady sprzedaży węgla kamiennego, zgodnie z którymi węgiel dla strategicznych odbiorców (zużywających ponad 100 tys. ton węgla rocznie) sprzedawany jest z wyłączeniem pośredników. W związku z tym, żadna z kopalń nie sprzedabyła Wilanowi węgla, gdyby w zleceniu wysyłkowym wpisano jako odbiorcę Elektrownię Kozienice (stacja Swierże Górne). Jedynym wyjściem w takiej sytuacji dla pośrednika było wskazanie innej stacji. W związku z tym – jak już wskazano - nie mając innej możliwości dostarczenia węgla do Elektrowni Kozienice, Wilan jako stację przeznaczenia wybierał stację położoną stosunkowo blisko Kozienic (Radom), a następnie dopiero z tej stacji następował przewóz do właściwej stacji przeznaczenia (Kozienice – stacja Swierże Górne).

W takiej sytuacji przeprowadzenie rozprawy, zdaniem organu antymonopolowego, stało się zbędne, ponieważ ustalony w sprawie stan faktyczny przestał budzić wątpliwości.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego ustalił, co następuje.

I. Umowę przewozu regulują przepisy kodeksu cywilnego oraz przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2000 Nr 50 poz. 601 z póź. zm.). Stosownie do art. 774 k.c., przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. A zatem jest to umowa wykonywana przez przewoźnika zawodowo. Przedmiotem świadczenia ze strony przewoźnika jest przewiezienie (transport) z jednego miejsca na drugie osób lub rzeczy, a ze strony podmiotu korzystającego z usługi – uiszczenie przewoźnikowi wynagrodzenia. Do elementów przedmiotowo istotnych (*essentialia negotii*) należy więc ustalenie:

- przedmiotu przewozu,
- trasy przewozu
- wynagrodzenia za przewóz.¹

¹ Na podst. „Zobowiązania – zarys wykładu”, Witold Czachórski, PWN 1995

Funkcję dowodową w umowie przewozu rzeczy co do jej zawarcia, treści oraz wykonania spełnia dokument zwany listem przewozowym.

W myśl art. 53 ust 1. *Prawa przewozowego* nadawca może odstąpić od umowy przewozu lub wprowadzić do niej zmiany żądając, aby przewoźnik:

- 1) zwrócił mu przesyłkę w miejscu nadania,
- 2) wydał przesyłkę w innym miejscu niż miejsce wskazane w liście przewozowym,
- 3) wydał przesyłkę innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym.

Także odbiorca jest uprawniony do rozporządzania przesyłką w sposób określony powyżej, jeżeli nadawca nie zastrzegł inaczej w liście przewozowym. Zmianę taką odbiorca może wprowadzić jednak tylko przed nadejściem przesyłki do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym. Nadawca lub odbiorca rozporządzają przesyłką po przedstawieniu otrzymanego egzemplarza listu przewozowego, składając odpowiednie oświadczenie pisemne. Uprawnienie nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa, gdy odbiorca wprowadził zmianę umowy przewozu, przyjął list przewozowy albo odebrał przesyłkę.

Stosownie natomiast do art. 54 *Prawa przewozowego*, przewoźnik jest obowiązany do wykonania poleceń nadawcy albo odbiorcy w zakresie zmiany umowy przewozu, chyba że:

- 1) polecenie jest niewykonalne,
- 2) wykonanie polecenia spowodowałoby zakłócenia w eksploatacji,
- 3) wykonanie polecenia naruszałoby obowiązujące przepisy,
- 4) nie zachowano szczególnych warunków obowiązujących w tym zakresie.

O niemożności wykonania polecenia przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić uprawnionego. Należności wynikłe wskutek zmiany umowy przewozu ponosi odpowiednio nadawca lub odbiorca zależnie od tego, który z nich wprowadza zmiany.

II. Umowy na przewóz towarów stosowane przez PKP - ze względu na ich masowość - zawierania są w trybie adhezyjnym, czyli poprzez przystąpienie klienta do umowy na postawie ujednoliconego wzorca ustalonego przez przewoźnika tzw. listu przewozowego. Umowa adhezyjna jest pewnym odstępstwem od zasady „swobody umów”. Warunki tych umów zawarte są w stosownych aktach prawnych oraz w regulacjach wewnętrznych przewoźnika. Klient w sytuacji przystąpienia do takiej umowy nie ma możliwości negocjowania jej warunków. Może on więc albo zawrzeć umowę o treści wskazanej przez PKP, albo w ogóle zrezygnować z jej zawarcia. Klient nie ma natomiast żadnego wpływu na samą treść umowy, która jest podyktowana przez PKP.

III. Na proces przewozowy w transporcie kolejowym składają się 3 podstawowe fazy:

1. przyjęcie do przewozu przesyłki i techniczne przygotowanie przewozu,
2. przemieszczenie przesyłki,

3. rozwiązanie pociągu na stacji przeznaczenia i przygotowanie jej do wydania odbiorcy.

Elementy procesu przewozowego wyznaczają pewien próg kosztów stałych, który występuje niezależnie od odległości na jaką wykonywana jest usługa i wpływają na cenę w równym stopniu przy przewozie np. na 10 km jak i na 500 km. Poszczególne elementy kosztów stałych, niezależnych od odległości przewozu, ponoszonych przez PKP CARGO S.A. na obszarze całego kraju po uśrednieniu stanowią bazę do kalkulacji cen przewozu. W roku 2000 przedstawiały się one następująco:

1. Koszty czynności zaliczane do odprawy handlowej przesyłki wynosiły 2,86 zł na jedną tonę,
2. Koszty czynności zaliczanych do odprawy technicznej przesyłki (ogłędziny techniczne wagonu i pociągu) wynosiły 0,99 zł na jedną tonę,
3. Koszty czynności związanych z wykonaniem manewru w celu zestawienia składu pociągu wynosiły 2,9 zł na jedną tonę.

Razem koszty stałe niezależne od odległości przewozu w roku 2000 wyniosły 6,75 zł na jedną tonę transportowanych towarów.

W celu zagwarantowania właściwego i bezpiecznego wykonania przewozu, przewoźnik kolejowy zobowiązany jest wykonać następujące czynności związane z wyprawieniem przesyłki ze stacji nadania i jej wydaniem na stacji przeznaczenia:

1. Oględziny handlowe obejmujące:

- dostarczenie na punkt ładunkowy przesyłek żądanej liczby wagonów, zgodnie ze złożonym przez klienta zamówieniem na wagony,
- sprawdzenie dokumentacji przewozowej dostarczonej przez klienta, względnie wypełnienie, w zastępstwie klienta listu przewozowego (numer wagonu, granica obciążenia wagonu, nazwa kod towaru, deklarowana masa przesyłki, oświadczenia i zapisy dotyczące opłacania należności przewozowych),
- wykonanie przez kasę towarową czynności związanych z przyjęciem przesyłki do przewozu (obliczanie należności przewozowych, wypełnianie listu przewozowego, w części dotyczącej kolei wypełnianie wykazów należności związanych z nadaniem przesyłki do przewozu, sporządzanie faktur VAT, wypełnianie dokumentów kontrolnych),
- sprawdzenie poprawnego załadunku i zabezpieczenia przesyłki.

2. Oględziny techniczne wagonu obejmujące:

- wybór wagonu do przewozu przesyłki, zgodnie ze złożonym przez klienta zamówieniem,
- wykonanie oględzin wagonu pod względem zdatności do ruchu, stanu technicznego (sprawdzenie stanu poszycia wagonu, zestawów kołowych, urządzeń hamulcowych), czystości, wyposażenia oraz przydatności do załadunku określonego towaru,

- wykonanie manewrów w celu zestawienia składu pociągu.

IV. PKP pobiera należności za przewóz w oparciu o Taryfę Towarową PKP. Taryfa jest ogłaszana corocznie w Biuletynie PKP i jako osobne wydawnictwo udostępniana jest bezpłatnie do wglądu wszystkim zainteresowanym w punktach odprawy przesyłek. Obliczenie ceny za przewóz określonej masy towaru na danej odległości następuje na podstawie dwóch tabel: tabeli opłat podstawowych oraz tabeli współczynników korygujących. Tabela opłat podstawowych określa opłatę za przewóz przesyłki o masie 25 ton w wagonie 2 – osiowym na określoną odległość, gdzie strefy odległości ustalono progresywnie przyjmując postęp co 10 km aż do odległości 400 km, a następnie co 20 km. Tabela współczynników korygujących ustala wartości tych współczynników w zależności od typu wagonu (dwuosiowy i więcej niż dwuosiowy) oraz masy przesyłki. Wyliczona, na podstawie wymienionych tabel, cena za przewóz uwzględnia dwa najważniejsze parametry przewozu tj. odległość przewozu i masę przesyłki.

Stosownie do art. 46 ust. 2 *Prawa przewozowego* przewoźne nalicza się za najkrótszą drogę przewozu. W przypadku jednak wykonania przewozu drogą inną niż najkrótsza, przewoźnik ma prawo pobrać opłatę za rzeczywistą drogę przewozu. W myśl natomiast § 9.8 Taryfy Towarowej PKP, jeżeli zgodnie z dodatkowym zleceniem przesyłka ma być wydana na stacji pośredniej, przewoźne oblicza się od stacji nadania do tej stacji pośredniej. Jeżeli jednak przesyłkę przewieziono już dalej poza stację pośrednią, przewoźne oblicza się oddzielnie od stacji nadania do stacji zatrzymania przesyłki i od tej stacji do stacji pośredniej. Jeżeli natomiast, zgodnie z dodatkowym zleceniem przesyłka ma być przewieziona do innej stacji przeznaczenia lub odesłana z powrotem do stacji nadania, przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji zatrzymania i od tej stacji do nowej stacji przeznaczenia lub do stacji nadania.

V. Do 2001 roku PKP zajmowały na rynku kolejowych przewozów towarowych pozycję monopolistyczną – kwalifikowaną postać pozycji dominującej - tzn. były jedynym podmiotem świadczącym tego rodzaju usługi. Od chwili wydania pierwszych koncesji na wykonywanie towarowych przewozów kolejowych także innym podmiotom, powstała możliwość podjęcia takiej działalności także przez inne podmioty. Stosownie do art. 24 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 96 poz. 591) wykonywanie przewozów kolejowych podlega koncesjonowaniu. Warunkiem rozpoczęcia takiej działalności jest więc uzyskanie od właściwego ministra (obecnie jest to Minister Infrastruktury, a wcześniej Minister Transportu i Gospodarki Morskiej) koncesji na wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy. W myśl art. 30 tej ustawy koncesję na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych może uzyskać przedsiębiorca, który wykaze się m.in. posiadaniem tytułu prawnego do dysponowania kolejowymi pojazdami szynowymi, w tym pojazdami z napędem oraz zobowiąże się do zatrudniania pracowników spełniających określone warunki. Koncesja określa szczegółowo przedmiot i zakres działalności gospodarczej oraz obszar, na którym działalność ta będzie prowadzona.

Poniższa tabela przedstawia udzielone dotychczas koncesje.

Tabela 1

Koncesje na przewozy towarowe koleją udzielone przez MI (MTiGM)

Nazwa podmiotu	Data udzielenia koncesji
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	12 maja 2001 r.
Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich Kogeneracja S.A. z siedzibą we Wrocławiu - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	29 czerwca 2001 r.
Dyrekcja Eksploatacji Cystern Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	10 lipca 2001 r.
Rafineria Gdańska S.A. z siedzibą w Gdańsku - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	20 września 2001 r.
Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A. z siedzibą we Wrocławiu - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	26 września 2001 r.
PKP CARGO S.A. z siedzibą w Katowicach - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy na obszarze RP	1 października 2001 r.
Przedsiębiorstwo Spedycyjne "TRADE TRANS" Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy na obszarze RP	6 października 2001 r.
Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy na obszarze RP	8 października 2001 r.
Fabryka " Wagon" w Ostrowie Wielkopolskim S.A. z siedzibą w Ostrowie Wielkopolskim - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	18 października 2001 r.
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem - Przewozy i Spedycja S.A. z siedzibą w Zabrze - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	30 listopada 2001 r.
POL - MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	30 listopada 2001 r.
Zakład Górniczo-Energetyczny Sobieski Jaworzno III Sp. z o.o. z siedzibą w Jaworznie - wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy	30 listopada 2001 r.

Jak wynika z powyższej tabeli koncesje na przewóz rzeczy na terenie całej Polski uzyskały jedynie 3 podmioty. Wyłączność na przewóz niektórych towarów m.in. węgla i rud ma spółka PKP CARGO S.A.

VI. W trakcie toczącego się postępowania, w dniu 1 października 2001 r. rozpoczęła działalność PKP CARGO S.A. Stosownie do zapisu art. 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji *Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe* (Dz. U Nr 84 poz. 948 z póź. zm), podmiot ten wstąpił w prawa i obowiązki PKP S.A. jako przewoźnika kolejowego w zakresie kolejowych przewozów towarowych w rozumieniu ustawy *Prawo przewozowe* oraz ustawy o *transportie kolejowym*. Jednocześnie z chwilą podjęcia działalności przez PKP CARGO S.A., PKP S.A. zaprzestała prowadzenia działalności w zakresie przewozów towarowych koleją. Biorąc powyższe pod uwagę, organ antymonopolowy uznał, iż końcowa decyzja w niniejszej sprawie - ze względu na istotę zarzuczanych praktyk - powinna zostać wydana wobec PKP CARGO S.A., a więc przedsiębiorcy będącego następcą prawnym PKP S.A. w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

W związku z tym, pismem z dnia 19 lutego 2002 r. organ antymonopolowy poinformował o tym fakcie PKP CARGO S.A. W odpowiedzi na powyższe pismo, PKP CARGO S.A. upoważniła do reprezentowania spółki dotychczasowego

pełnomocnika PKP S.A., a jednocześnie podtrzymała stanowisko prezentowane w niniejszej sprawie przez PKP S.A.

W oparciu o przedstawiony stan faktyczny organ antymonopolowy zważył, co następuje:

Jedną z niezbędnych przesłanek, od istnienia której uzależniona jest możliwość stwierdzenia wszystkich z zarzucanych PKP praktyk ograniczających konkurencję, jest posiadanie na rynku relewantnym pozycji dominującej. A zatem należało ustalić, czy PKP pozycję taką posiada.

Na wstępie należy jednak określić rynek właściwy dla oceny niniejszej sprawy. Zdaniem organu antymonopolowego rynkiem relewantnym w przedmiotowej sprawie jest rynek przewozów towarowych koleją świadczonych na terytorium Polski. Innych rodzajów transportu tj. transportu samochodowego, żeglugi śródlądowej - ze względu na specyfikę transportu kolejowego - nie można uznać za jego pełne substytuty. Żegluga śródlądowa ograniczona jest zasięgiem i biegiem szlaków wodnych, natomiast transport samochodowy, przy przewozie dużej masy towarów nie stanowi konkurencji dla transportu kolejowego. Zawężając obszar terytorialny rynku do terytorium Polski, organ antymonopolowy wziął pod uwagę bariery prawne, które nie dopuszczają zagranicznych przewoźników kolejowych do prowadzenia działalności na terytorium Polski, w postaci koncesji na przewozy towarowe koleją, wydawanych przez Ministerstwo Infrastruktury.

Definicję pozycji dominującej zawiera art. 4 pkt. 9 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Stosownie do tego przepisu przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Domniemanie pozycji dominującej wiąże się z posiadaniem udziału w rynku na poziomie powyżej 40 %.

Nie ulega wątpliwości, iż PKP przekraczają wskazany powyżej 40 % udział w rynku. Jest to fakt bezsprzeczny i powszechnie znany. Stosownie natomiast do brzmienia art. 77 § 4 kpa – fakty notoryjne nie wymagają dowodu. Do niedawna PKP zajmowały jeszcze na tak określonym rynku pozycję monopolistyczną – określaną w doktrynie jako kwalifikowaną postać pozycji dominującej - tzn. było jedynym podmiotem świadczącym tego rodzaju usługi. W chwili obecnej pomimo stworzenia podstaw prawnych do zaistnienia konkurencji na tym rynku, PKP nadal zajmuje pozycję faktycznego monopolisty. Inne spółki rozpoczynające obecnie prowadzenie działalności na tym rynku, nie stanowią bowiem w rzeczywistości dla PKP realnej konkurencji (znikomy tabor przewozowy, koncesje na przewóz ograniczone do przewozów ściśle określonych towarów).

Podsumowując wypada także dodać, iż zajmowanie pozycji dominującej przez PKP nie było - w trakcie toczącego się postępowania - kwestionowane także przez samą stronę pozwaną.

Biorąc pod uwagę powyższe należy uznać, iż PKP posiadają pozycję dominującą na rynku przewozów towarowych koleją.

I. Narzucanie nadmiernie wygórowanych cen za przewozy towarowe na krótkich trasach.

Praktyka ograniczająca konkurencję określona w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów* polega na pobieraniu przez przedsiębiorców posiadających pozycję dominującą m.in. nadmiernie wygórowanych cen. Biorąc pod uwagę powyższe, aby stwierdzić stosowanie praktyki z ww. artykułu muszą zostać spełnione następujące przesłanki:

- 1) posiadanie pozycji dominującej,
- 2) możliwość narzucania cen,
- 3) narzucane ceny muszą być nadmiernie wygórowane,

przy czym wszystkie z ww. przesłanek muszą wystąpić łącznie.

Jak już wspomniano powyżej, nie ulega wątpliwości, iż PKP posiadają na rynku przewozów towarowych koleją pozycję dominującą, a nawet określaną w doktrynie jako jej kwalifikowaną postać – pozycję monopolistyczną. Zdaniem organu antymonopolowego faktem bezsprzecznym jest także to, iż ceny stosowane przez PKP w stosunku do jego klientów są narzucane. Wynika to z tego, iż stawki opłat za usługi przewozowe określone są w Taryfie, a podmioty korzystające z tych usług PKP nie mają możliwości ich indywidualnej negocjacji. Niezaakceptowanie natomiast stosowanych przez PKP cen, oznaczać będzie w rzeczywistości – przy braku możliwości skorzystania z usług przewozowych świadczonych przez inne podmioty – również brak możliwości zrealizowania przewozu.

Posiadanie takiej pozycji i możliwość narzucania cen nie przesądza jednakże faktu, iż podmiot zajmujący pozycję dominującą, pobiera nadmiernie wygórowane ceny.

Zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem Sądu Antymonopolowego, ceną nadmiernie wygórowaną jest cena, która została narzucona nabywcy przez podmiot monopolistyczny z racji posiadanej siły rynkowej, rażąco zawyżona w stosunku do wartości świadczenia. Taka cena istotnie narusza zasadę ekwiwalentności świadczeń uczestników umowy².

Wilan zarzucił PKP pobieranie nadmiernie wygórowanych cen za przewozy na krótkich trasach.

Organ antymonopolowy podziela stanowisko PKP, iż koszt przewozu nie zależy wyłącznie od trasy przewozu. Tym samym jest oczywiste, iż nie może również zachodzić zwykła proporcjonalność pomiędzy opłatą za przewóz, a długością trasy przewozu. Generalnie - jak wynika z wyjaśnień PKP - proces przewozowy składa się z trzech podstawowych faz:

- przyjęcie do przewozu przesyłki i technicznego jej przygotowania,
- przemieszczenie przesyłki,

² S. Gronowski *Ustawa Antymonopolowa Komentarz* C.H. BECK Warszawa 1996 str. 159

- rozwiązanie pociągu na stacji przeznaczenia i przygotowanie przesyłki do wydania.

W związku z powyższym, zasadnym wydaje się pobieranie wyższych opłat za pokonanie danego odcinka na krótkiej trasie, aniżeli za pokonanie takiego samego odcinka na trasie dłuższej. W przypadku przewozu towaru na trasie np. 10 km oraz przewozu towaru na trasie 100 km, koszt pokonania odcinka 10 km będzie znacznie wyższy na trasie krótszej, a zatem i opłata musi być odpowiednio wyższa, niż wynikałoby to wyłącznie z samych proporcji pomiędzy pokonanymi odległościami. W związku z tym, należy przychylić się do zdania strony pozwanej, iż nie może istnieć prosta proporcjonalność pomiędzy odległością przewozu, a wysokością opłaty za przewóz.

W roku 2000 koszty stałe, niezależne od trasy przewozu wynosiły dla PKP 6,75 zł/t, przy czym były to koszty uśrednione, nieuwzględniające ani rodzaju wagonów w jakich nastąpił przewóz (2-osiowych, 4-osiowych) ani rodzaju przewożonych towarów itp. Koszt przewozu 25 ton towaru na odległość 10 km to 202 PLN dla wagonu 2-osiowego i 207 PLN dla wagonu 4-osiowego. Przy odległości do 20 km opłata wynosi odpowiednio 223 dla wagonu 2-osiowego i 228,5 dla wagonu 4-osiowego. Wzrost opłaty w miarę wzrastania odległości wynosi więc średnio 21 PLN. Koszty stałe niezależne od trasy, powinny kształtować się więc na poziomie 181 PLN (koszt przewozu na odległość 0 km, równać się będzie różnicy opłaty za przewóz na odległość 10 km i 21 PLN). Koszty stałe przy przewozie 25 ton towaru wynoszą natomiast blisko 169 PLN ($25 \times 6,75 = 168,75$). Różnicę wynoszącą ok. 12 PLN (6%) wytłumaczyć jednak można tym, iż są to koszty uśrednione.

Poniżej przedstawiony został wzrost opłat za przewóz towarów w miarę zwiększania się trasy przewozu w niektórych krajach europejskich.

Tabela 2

Kształtowanie się opłat za przewóz przesyłki o masie do 25 ton w wagonie 2-osiowym, przyjmując opłatę za 10 km jako 100 %

Lp.	Kraj	odległość do:									
		10 km	20 km	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km	80 km	90 km	100 km
1	Polska	100 %	111%	121%	132%	142%	153%	164%	174%	184%	195%
2	Niemcy	100 %	107%	143%	161%	180%	191%	216%	228%	248%	269%
3	Holandia	100 %	107%	143%	161%	180%	191%	216%	228%	248%	269%
4	Czechy	100 %	106%	113%	120%	127%	133%	140%	147%	155%	161%
5	Węgry	100 %	100%	100%	111%	125%	136%	147%	160%	172%	183%
6	Włochy	100 %	101%	104%	108%	113%	117%	121%	127%	130%	134%
7	Średnia	100 %	104%	121%	133%	145%	154%	168%	178%	190%	203%

Jak wynika z powyższej tabeli w Polsce opłata za przewóz na trasie 100 km (stosowana przez PKP) jest blisko 2 razy wyższa niż opłata na trasie 10 km. Krajami, w których opłata za przewóz wzrasta jeszcze mniej proporcjonalnie niż w Polsce są Włochy, Czechy i Węgry. Do krajów, w których ten wzrost jest wyższy, zaliczyć

można natomiast Niemcy i Holandię. Zauważyć należy, iż w żadnym z przedstawionych powyżej przykładów opłata za przewóz nie jest wprost proporcjonalna do odległości na jakiej został zrealizowany przewóz.

Tak jak to wskazano w wyroku Sadu Antymonopolowego z dnia 25 czerwca 1992 roku sygn. akt XVII Amr 10/92 przepis art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy antymonopolowej, zakazujący pobierania nadmiernie wygórowanych cen, nie podaje w tym względzie żadnych kryteriów. Ustalenie faktu pobierania takich cen można dowodzić różnymi metodami (por. W. Modzelewski: "*Zakazane praktyki cenowe monopolistycznych podmiotów gospodarczych*", Przegląd Sądowy z 1992 r., nr 3). W grę może zatem wchodzić:

- badanie rentowności, rozumianej jako stosunek kwoty zysku do kosztów własnych,
- analizowanie kwoty zysku zawartej w cenie,
- badanie relacji kwoty zysku oraz rentowności między cenami ustalonymi przez dany podmiot na zmonopolizowanym i nie zmonopolizowanym rynku (o ile podmiot gospodarczy prowadzi swoją działalność na kilku rynkach, zarówno zmonopolizowanym przez niego i nie zmonopolizowanym, co jednakże nie miało miejsca w odniesieniu do spółki).

W ocenie Sądu Antymonopolowego, wyrażonej w powyższym wyroku, w/w kryteria są jednak mało przydatne, szczególnie ze względu na trudne do udowodnienia, a możliwe wkalkulowywanie do ceny pozornych kosztów działalności podmiotu monopolistycznego i osiągania tym sposobem ceny niskorentowej. Pomocne może być natomiast analizowanie cen potencjalnych konkurentów, występujących na innych rynkach. Kryterium to pozwala na lepsze rozeznanie co do uzasadnionego poziomu cen porównywalnego towaru (usługi) na różnych rynkach tak z punktu widzenia potencjalnej konkurencyjności oferty sprzedawcy (usługodawcy), jak i stopnia obciążenia cen należycie będącymi efektem stosowania praktyk monopolistycznych.

Mając na uwadze powyższe organ antymonopolowy porównał dane dotyczące kształtowanie się opłat stosowanych przy przewozach towarowych transportem kolejowym w wybranych krajach europejskich (Niemcy, Holandia, Czechy, Węgry, Włochy), z opłatami stosowanymi przez PKP w Polsce. Wnioskodawca kwestionując opłaty pobierane przez PKP na krótkich trasach nie wskazał jednocześnie przewozy na jaką odległość uważa za przewozy na krótkich trasach. Z jego pism wynika jednakże, że chodzi głównie o trasy długości rzędu 10-30 km. Organ antymonopolowy przyjął jako szerszy przedmiot badania i zanalizował opłaty stosowane na trasach do 100 km.

Wyniki tego porównania przedstawione zostały w poniższych tabelach.

Tabela 3

Kształtowanie się opłat za przewóz przesyłki o masie 25 ton w wagonie 2-osiowym w wybranych krajach europejskich w EURO³

Lp.	Kraj	odległość do:									
		10 km	20 km	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km	80 km	90 km	100 km
1	Polska (PKP)	56	62	67	73	79	85	91	97	103	109
2	Niemcy	168	180	241	271	303	322	363	383	418	452
3	Holandia	168	180	241	271	303	322	363	383	418	452
4	Czechy	82	87	93	99	105	110	115	121	127	132
5	Węgry ⁴	133	133	133	148	165	180	195	213	228	243
6	Włochy	237	239	248	257	269	279	288	300	310	319
7	Średnia	131	137	159	174	191	202	221	233	250	266

Tabela 4

Kształtowanie się opłat za przewóz przesyłki o masie 25 ton w wagonie 2-osiowym, przyjmując jako 100 % opłaty stosowane przez PKP

Lp.	Kraj	odległość do:									
		10 km	20 km	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km	80 km	90 km	100 km
1	Polska (PKP)	100 %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2	Niemcy	302 %	293%	358%	370%	383%	379%	398%	395%	407%	416%
3	Holandia	302 %	293%	358%	370%	383%	379%	398%	395%	407%	416%
4	Czechy	148 %	142%	138%	134%	132%	129%	126%	125%	124%	122%
5	Węgry	238 %	215%	197%	201%	208%	212%	214%	219%	221%	223%
6	Włochy	426 %	387%	368%	350%	340%	327%	316%	310%	301%	293%
7	Średnia	236 %	222%	236%	237%	241%	238%	242%	241%	243%	245%

Powyższa analiza porównawcza wypada na korzyść PKP. Ceny stosowane przez przewoźników w innych krajach kształtują się na zdecydowanie wyższym poziomie. Wyższe ceny stosują przewoźnicy nie tylko w takich krajach jak Niemcy, Holandia czy Włochy, ale także w Czechach i na Węgrzech, a więc w krajach o zarówno bardzo zbliżonym stopniu rozwoju gospodarczego w stosunku do Polski, jak też podobnych procesach w transformacji z gospodarki odgórnie regulowanej do gospodarki rynkowej. Najniższe ceny poza Polską są w Czechach (wyższe od stosowanych przez PKP od 22 % na trasie do 100 km, do 48 % w przypadku przewozu realizowanego na trasie do 10 km) oraz na Węgrzech (wyższe od stosowanych przez PKP od 97 % na trasie do 30 km, do 138 % w przypadku przewozu realizowanego na trasie do 10 km). Najdroższe przewozy na krótkich trasach pośród analizowanych krajów stosowane są we Włoszech (o 326 % wyższe w stosunku do stosowanych przez PKP na trasie przewozu do 10 km), natomiast w miarę wydłużania się trasy, od 40 km, pozycję

³ kurs EURO z dnia 9 listopada 2001 r. - 3,6215

⁴ Na Węgrzech minimalna trasa przewozu za którą naliczana jest opłata wynosi 30 km

najdroższych przewoźników przejmują Niemcy i Holandia (o 270 % wyższe w stosunku do stosowanych przez PKP na trasie przewozu do 40 km, do 316 % w przypadku trasy od długości do 100 km).

Biorąc pod uwagę powyższe, organ antymonopolowy jest zdania, iż stosowanych przez PKP cen w przewozach towarowych koleją na krótkich trasach, nie można uznać za ceny nadmiernie wygórowane.

II. Narzucanie uciążliwych warunków umów, przynoszących nieuzasadnione korzyści.

Stosownie do art. 8 ust. 2 pkt 6 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* przesłanki jakie muszą zostać spełnione do stwierdzenia powyższej praktyki ograniczającej konkurencję - obok posiadania pozycji dominującej na rynku - to:

- narzucanie uciążliwych warunków umów,
- ww. wymienione warunki muszą przynosić korzyści podmiotowi je narzucającemu.

Posiadanie pozycji dominującej przez PKP zostało ustalone już wyżej. Możliwość narzucania powyższych warunków w zawieranych przez PKP umowach przewozu, w związku z tym, iż PKP swoją działalność opiera o zawierane w skali masowej umowy adhezyjne, także nie budzi wątpliwości organu antymonopolowego.

Zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem, za uciążliwy warunek umowy uznać natomiast należy każdy warunek oznaczający dla jednej ze stron umowy ciężar większy od powszechnie przyjętych w stosunkach danego rodzaju. Uciążliwość warunków umowy powinna istnieć zarówno w wymiarze subiektywnym i obiektywnym⁵. Należy tutaj w szczególności rozważyć, czy w hipotetycznej sytuacji istnienia wolnej konkurencji i tym samym swobody kształtowania przez obie strony treści umowy, przedsiębiorca byłby w stanie wynegocjować kwestionowane postanowienie umowy.⁶

Ostatnią przesłanką określoną w powyższym artykule ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* jest osiągnięcie przez przedsiębiorcę narzucającego warunki umowne nieuzasadnionych korzyści. Nieuzasadnione korzyści powinny być osiągnięte kosztem kontrahenta i pozostawać w normalnym związku przyczynowym z narzuconymi kontrahentowi uciążliwymi warunkami umowy.⁷

1. Narzucanie uciążliwych warunków umów, w wyniku pobierania opłaty za faktycznie niewykonany przewóz towarów.

Rozważając powyższy zarzut stwierdzić należy, iż sprowadza się on w zasadzie do tego, iż określone przez PKP strefy odległości, za przekroczenie których oblicza się

⁵ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 22 października 2001 r. XVII Ama 117/00

⁶ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 29 grudnia 1993 r. XVII Amr 68/93 (Wok. 1994, Nr 7)

⁷ Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 21 stycznia 1991 r. XVII Amr 2/90 (Wok. 1992, Nr 2)

przewoźne, nie wzrastają liniowo, tylko progresywnie. Na trasie do 400 km progres następuje co 10 km, a następnie od 400 kilometrów co 20 km. Powoduje to, iż w sytuacji przewozu na trasie 11 km opłata jest taka sama jak w przypadku przewozu na odległość 20 km, a w przypadku przewozu na odległość 401 km opłata jest taka sama jak na odległość 420 km (pobieranie opłaty za sam wjazd pociągu na trasę).

Na wstępie należy zauważyć, iż system progresywnego ustalania odległościowych stref taryfowych stosowany jest powszechnie także przez innych przewoźników kolejowych, a Polska nie jest tu wyjątkiem. Jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, oprócz PKP stosują ten system przewoźnicy we wszystkich badanych krajach:

- Niemcy (do 200 km co 10 km, powyżej co 20 km),
- Holandia (do 200 km co 10 km, powyżej co 20 km),
- Czechy, (do 200 km co 10 km, powyżej co 20 km),
- Węgry, (pierwsza strefa do 30 km, potem co 10 km),
- Włochy, (pierwsza strefa do 10 km, od 10 km do 100 km co 3 km, od 100 km do 200 co 5 km, od 200 km do 400 km co 10 km, od 400 km do 1000 km co 20 km, powyżej 1000 km co 50 km),

Wśród ww. krajów, jedynie we Włoszech progres następuje na odległości mniejszej niż 10 km (w początkowej fazie co 3 km), jednak i tam pierwsza minimalna strefa za którą pobierana jest opłata za przewóz wynosi także 10 km.

Progresywny system ustalania stref odległościowych nie jest także wyłącznie specyfiką transportu kolejowego. Stosowany jest również w transporcie samochodowym, komunikacji miejskiej itp. Zdaniem organu antymonopolowego można nawet skłonić się do wniosku, iż wprowadzenie systemu liniowego, w pełnym tego słowa znaczeniu praktycznie nie bardzo jest możliwe. Zawsze bowiem będzie istniała możliwość bardziej precyzyjnego ustalania odległości. Np. w sytuacji ustalania odległości co 5 km bardziej precyzyjnym będzie ustalenie co 1 km, w sytuacji natomiast ustalania odległości co 1 km, bardziej precyzyjnym będzie ustalenie jej co 0,5 km itd. Zauważyć także należy, iż gdyby strefy taryfowe ustalone byłyby np. co 5 km, to podmioty przekraczające obecną strefę np. o 1 km zyskałyby na takim rozwiązaniu, jednak jednocześnie podmioty przekraczające obecną strefę o 9 km straciłyby na takim rozwiązaniu. Założyć bowiem należy, iż aby przychody przewoźnika pozostały na niezmiennym poziomie, przewoźnik wprowadzając mniejszą opłatę za odległość w początkowej fazie obecnego progresu, musiałby jednocześnie zwiększyć opłaty pobierane w końcowej fazie progresu. Trudno jest więc w takiej sytuacji mówić o korzyściach uzyskiwanych przez PKP ze stosowanego systemu.

Dodać także należy, co zostało już podniesione we wcześniejszych rozważaniach, iż proces przewozowy składa się oprócz samego przemieszczenia przesyłki także z przyjęcie jej do przewozu i technicznego przygotowania oraz rozwiązanie pociągu na stacji przeznaczenia i przygotowania przesyłki do wydania. Przy czym, faza samego przemieszczenia przesyłki należy do jednych z tańszych elementów tego procesu i nie stanowi ona, aż tak bardzo istotnego elementu kosztowego w procesie przewozu. Ponadto stosowanie progresywnego ustalania stref odległościowych jest powszechnie przyjętą praktyką w transporcie kolejowym, a

następowanie progresu co 10 km - przy krótszych odległościach przewozu - występuje zdecydowanie najczęściej.

W związku z powyższym, zdaniem organu antymonopolowego, stosowanie przez PKP progresywnego systemu ustalania stref odległościowych - przy zachowaniu obecnych stref odległościowych - nie można uznać ani za uciążliwy warunek umowy ani za warunek przynoszący nieuzasadnione korzyści. Przy czym już sam fakt braku uciążliwości warunku umowy sprawia, iż kwestionowanego przez Wilan warunku umowy nie można uznać za praktykę ograniczającą konkurencję; wskazane na str. 15 decyzji przesłanki muszą być spełnione kumulatywnie.

2. Narzucanie uciążliwych warunków umów przynoszących nieuzasadnione korzyści, w wyniku ustalania przy przewozach na trasach obejmujących przynajmniej dwa odcinki – wyodrębnione w taryfie towarowej – odrębnych opłat za przewóz na poszczególnych odcinkach trasy, przy braku możliwości ustalenia jednej opłaty za przewóz na całej długości trasy.

Odnosząc się do powyższego zarzutu stwierdzić należy, iż jest on bezprzedmiotowy. Z ustalonego w sprawie stanu faktycznego wynika jednoznacznie, iż ustalenie jednej opłaty za przewóz towarów na trasie obejmującej przynajmniej dwa odcinki – wyodrębnione w taryfie towarowej – jest możliwe. Aby tak się stało konieczne jest jednak również zawarcie jednej umowy na przewóz towarów obejmującej te dwa odcinki.

Wilan z przyczyn niezależnych od PKP nie może zawrzeć jednej umowy. W związku z tym zawiera dwie umowy na przewóz towarów, oddzielnie na przewóz na każdy z poszczególnych odcinków. Zdaniem organu antymonopolowego istotne przy rozstrzygnięciu przedmiotowej sprawy jest to, iż każda z tych umów stanowi odrębną umowę, a zatem każdą z nich należy także odrębnie rozpatrywać.

Zasadnym wydaje się więc też fakt pobierania przez PKP dwóch odrębnych opłat, oddzielnie za każdą zrealizowaną umowę przewozu. Jedna opłata zostałaby pobrana w przypadku zawarcia przez Wilan jednej umowy na przewóz na całej trasie. To, że wnioskodawca takiej umowy zawrzeć nie może, nie wynika już natomiast z warunków umów narzucanych przez PKP, ale z przyczyn obiektywnych, niezależnych od stron umowy.

III. Zwrot kosztów postępowania.

W związku z żądaniem zwrotu kosztów złożonym przez PKP oraz z faktem, iż organ antymonopolowy nie uznał wniosku za zasadny i nie stwierdził stosowania przez PKP praktyk ograniczających konkurencję, Prezes Urzędu obciążył kosztami poniesionymi przez stronę pozwaną, a niezbędnymi do celowej obrony, Wilana. Koszty poniesione przez PKP w postępowaniu przed Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów to:

- Wynagrodzenie radcy prawnego - 1200 zł (zgodne z rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 12 grudnia 1997 r. w sprawie opłat za czynności

adwokackie oraz opłat za czynności radców prawnych – Dz. U. Nr 154, poz. 1013 z póź. zm.).

W związku z powyższym orzeka się jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Dyrektor Departamentu
Przemysłu i Infrastruktury
Andrzej Graduszyński