

**URZĄD**  
**OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**  
**DELEGATURA W GDAŃSKU**

---

**80-824 GDAŃSK, UL. PODWALE PRZEDMIEJSKIE 30**  
**TEL. (0-58) 346-29-32, TEL/FAX (0-58) 346-29-33, TEL. CENTRALA (0-58) 301-50-21**  
**E-MAIL:GDANSK@UOKIK.GOV.PL**

---

Gdańsk, 14 lipca 2000r.

**RGD.532-1/99/00/CF**

**DECYZJA NR RGD. 18/2000**

I. Na podstawie art. 104 K.p.a. i art. 8 ust. 1, w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (tekst jednolity: Dz.U. z 1999r. Nr 52, poz. 547 ze zmianami), po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego wszczętego z wniosku Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych w Gdyni przeciwko:

- Baltic Container Lines Co. Ltd. w Gdyni,
- INTER-MARINE, Sp. z o.o. w Gdyni,
- MSC Poland, Sp. z o.o. w Gdyni,
- Morskiej Agencji Gdynia, Sp. z o.o. w Gdyni,
- Polskiemu Przedsiębiorstwu Maklerskiemu POLFRACHT w Gdyni,
- P&O Nedlloyd Polska Sp. z o.o. w Warszawie, Oddział w Gdyni,
- Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej, Sp. z o.o. w Gdyni.
- Scan-Group Agencies, Sp. z o.o. w Gdyni,

nakazuje się skarżonym przedsiębiorcom zaniechania stosowania praktyki monopolistycznej polegającej na zawarciu porozumienia polegającego na ustaleniu i wprowadzeniu z dniem 1 lipca 1999r. opłaty dokumentacyjnej, pobieranej od kontrahentów za sporządzenie deklaracji skróconej i jej wymianę na konosament oryginalny, w jednokowej wysokości 35 zł za konosament.

II. Na podstawie art.104 K.p.a. i 14 ust.1 ustawy o przeciwdziałaniu [...], nakłada się na przedsiębiorców wymienionych w pkt I niniejszej decyzji karę pieniężną, płatną do budżetu państwa, w wysokości:

- Baltic Container Lines Co. Ltd. w Gdyni – 17.500 zł (słownie: siedemnaście tys. pięćset zł)
- INTER-MARINE, Sp. z o.o. w Gdyni – 3.600 zł (słownie: trzy tys. sześćset zł),
- dla MSC Poland, Sp. z o.o. w Gdyni – 29.700 zł (słownie: dwadzieścia dziewięć tys. siedemset zł),
- Morską Agencję Gdynia, Sp. z o.o. w Gdyni – 27.900 zł (słownie: dwadzieścia siedem tys. dziewięćset zł),
- Polskie Przedsiębiorstwo Maklerskie POLFRACHT w Gdyni – 2.800 zł (słownie: dwa tys. osiemset zł),

- P&O Nedlloyd Polska, Sp. z o.o. w Warszawie, Oddział w Gdyni – 9.300 zł (słownie: dziewięć tys. trzysta zł) ,
- Polską Zjednoczoną Korporację Bałtycką, Sp. z o.o. w Gdyni – 3.100 zł (słownie: trzy tys. sto zł),
- Scan-Group Agencies, Sp. z o.o. w Gdyni – 5.300 zł (słownie: pięć tys. trzysta zł)

## UZASADNIENIE

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęło wystąpienie Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych w Gdyni (zwanego dalej Związkiem), w którym zarzuca on wskazanym agentom/maklerom okrętowym i przedstawicielom reprezentującym zagranicznych armatorów liniowych, stosowanie praktyki monopolistycznej polegającej na wprowadzeniu w jednym dniu i w jednej wysokości dodatkowej opłaty pobieranej za wydanie deklaracji skróconej w zamian za konosament oryginalny.

Praktyka ta skierowana jest przeciwko polskimi importerom sprowadzającym do kraju towary drogą morską w oparciu o umowę bukingową na podstawie konosamentu. W ocenie Związku, opłata ta, tzw. opłata dokumentacyjna, została wprowadzona przez agentów/maklerów samowolnie i w sprzeczności z art. 141 § 2 Kodeksu morskiego, który stanowi, iż za ładunek przewożony na podstawie konosamentu, odbiorca zobowiązany jest do zapłacenia tylko należności wynikających z konosamentu lub umowy przewozu. Podnoszony przez agentów armatorów/maklerów argument, iż dokonywana zgodnie z wymogami nowego Kodeksu celnego wymiana wspomnianych dokumentów jest pracochłonna i wymaga dodatkowych nakładów, które ponosi agent, nie uzasadnia – w ocenie Związku – jej wprowadzenia, bowiem za wykonanie czynności leżących po stronie armatora agent winien się rozliczać z nim w ramach prowizji. Wykorzystując zmoję, agenci narzucają importerom, często rozdrobnionym i nie znającym obowiązków agentów, konieczność uiszczenia opłaty, grożąc wstrzymaniem ładunku w przypadku jej nie uregulowania.

Tendencja do wprowadzania wspomnianej opłaty, pomimo protestu Związku i odbiorców towarów, wystąpiła w latach ubiegłych, zaś w styczniu 1999r. doszło pomiędzy agentami linii żeglugowych i maklerami okrętowymi do formalnego porozumienia mającego znamiona praktyki monopolistycznej.

Pismem z dnia 22 stycznia 1999r. Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni wystąpił do Związku o uznanie tzw. opłaty manipulacyjnej za sporządzenie i wydanie de-

klaracji skróconej, polecając jednocześnie swoim członkom jej bezwzględne egzekwowanie. Następnie Morska Agencja Gdynia, Sp. z o.o. w Gdyni pismem z dnia 1.07.1999r. poinformowała Związek i firmy w nim zrzeszone, iż ostatecznie z tym dniem od wszystkich odbiorców ładunków w imporcie pobierana będzie zryczałtowana opłata dokumentacyjna w wysokości 35zł, przeznaczona na pokrycie wszelkich kosztów związanych z przygotowaniem deklaracji skróconej i jej wymianą na konosament oryginalny.

Mając powyższe na uwadze, po spełnieniu wymogów formalnych przez Związek, organ antymonopolowy wszczął w dniu 21 września 1999r. postępowanie administracyjne z wniosku Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych w Gdyni przeciwko firmom: Baltic Container Lines Co. Ltd. w Gdyni, INTER MARINE Sp. z o.o. w Gdyni, Maersk Polska Sp. z o.o. Oddział Regionalny w Gdyni, M.S.C. Poland Sp. z o.o w Gdyni, Morską Agencją Gdynia Sp. z o.o. w Gdyni, Pol\_Asia Linie Żeglugowe Sp. z o.o. w Gdyni, Polskie Przedsiębiorstwo Maklerskie „Polfracht” w Gdyni, P&O Nedlloyd Polska Sp. z o.o. Oddział w Gdyni, Scan-Group Agencies Sp. z o.o. w Gdyni i Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej Sp. z o.o. w Gdyni pod zarzutem stosowania praktyk monopolistycznych polegających na porozumieniu w zakresie ustalenia na tym samym poziomie i wprowadzeniu tego samego dnia tzw. opłaty dokumentacyjnej za wymianę konosamentu oryginalnego na deklarację skróconą, co może stanowić naruszenie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 24 lutego 1990r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów (jednolity tekst: Dz.U. z 1999r. Nr 52, poz. 547).

Po złożeniu wyjaśnień przez Pol-Asia Linie Żeglugowe Sp. z o.o. w Gdyni i Maersk Polska, Sp. z oo. Oddział Regionalny w Gdyni postanowieniami z dnia 8 czerwca 2000r., sygn. RGD.532-3/00/CF i RGD.532-4/00/CF, sprawę przeciwko tym Spółkom wyłączono do odrębnego postępowania.

Pozostałe skarżone firmy, ustosunkowując się do zarzutu podniesionego we wniosku, kolejno podniosły, iż:

**Baltic Container Lines Co. Ltd. w Gdyni** (zwana dalej BCL) – nie powinna być stroną postępowania, bowiem nie jest zrzeszona w Związku Polskich Maklerów Okrętowych. Nie reprezentuje również, ani nie jest agentem żadnego armatora zagranicznego, a wniosek Związku o wszczęcie postępowania administracyjnego dotyczył praktyk monopolistycznych stosowanych przez agentów i przedstawicieli zagranicznych linii okrętowych wobec człon-

ków Związku. Głównym przedmiotem działalności Spółki są przewozy morskie, zaś działalność agencyjna jest działalnością marginalną – jedynie do m-ca marca 2000r. była agentem portowym POL-ATLANTIC. Jako agent portowy wydaje ona deklaracje skrócone w imieniu przewoźników oceanicznych lub ich agentów, pobierając za to opłatę dokumentacyjną jako jedyne wynagrodzenie.

Spółka wspomnianą opłatę pobiera od 18.09.1995r., tj. od dnia rozpoczęcia działalności. Początkowo wynosiła ona 20zł za opracowanie i wydanie konosamentu ucelnionego oraz 30zł za dokonanie każdej poprawki. Ustalając wysokość opłat bazowano na opłatach pobieranych za te usługi przez firmę Franc & Tobiasen, od której BCL przejęła działalność agencyjną. Zmiana opłaty nastąpiła na początku 1998r. (z 20zł do 30zł) w związku z wprowadzeniem nowych procedur przez Urząd Celny, które wiązały się ze zwiększeniem pracochłonności przy przygotowywaniu dokumentacji i generalną podwyżką kosztów prowadzenia działalności. Z dniem 1 lipca 1999r. wprowadzono jedną opłatę za obie usługi w wysokości 35zł. Opłaty tej firma nie pobiera od agentów linii oceanicznych (w poprzednim okresie pobierała od nich jedynie opłatę za dokonanie poprawek w konosamencie).

BCL podniosła ponadto, iż opłata za ucelnienie konosamentu i wydanie odbiorcy nie jest opłatą nową, bowiem w latach ubiegłych stosowało ją Biuro Portowe PLO, które sprawowało rolę agenta tegoż armatora. Jej stosowanie uzasadnia fakt, iż wyjaśnianie różnic między dokumentami przewozowymi i importowymi, zgłaszanie towaru do urzędu celnego, jak i dokonywanie poprawek na ucelnionych konosamentach, (wynikających często z błędu eksportera) wykraczało poza usługę przewozową, powodując dodatkowe koszty i wymagając dodatkowego nakładu pracy od agentów żeglugowych. Protest Związku jest według niej próbą wymuszenia darmowego świadczenia usług wykraczających swoim zakresem poza usługę transportu morskiego. Inicjatywę Polskiego Związku Maklerów Okrętowych co do wprowadzenia jednej i w jednakowej wysokości opłaty za obie usługi (tj. za ucelnienie konosamentu i dokonanie poprawek) ocenia ona jako próbę ujednolicenia opłat, a nie zmonopolistyczną.

W 1999r. BCL wydała [...] deklaracje skrócone, za które pobrano opłatę (Spółka nie prowadzi ewidencji deklaracji skróconych wydanych nieodpłatnie). Wszystkie one dotyczyły towarów sprowadzonych do portu w Gdyni.

**INTER MARINE, Sp. z o.o. w Gdyni** (zwana dalej INTER-MARINE) – nie znane jest jej umocowanie prawne do reprezentowania przez Związek odbiorców ładunków transportowanych drogą morską, nie jest on bowiem stroną w pobieraniu przez agentów opłaty dokumentacyjnej. Spółka podniosła ponadto, iż stosowany przez Związek zwrot, iż tytułem do stosowania spornej opłaty jest wymiana konosamentu oryginalnego na deklarację skróconą jest nieprawdą i nadużyciem, a pobierana przez nią opłata nie ma związku z Kodeksem morskim, umową przewozu i warunkami konosamentowymi. Jest ona pobierana od wszystkich kontrahentów Spółki, z których żaden nie odmówił dotychczas jej zapłaty i przeznaczona na częściowe pokrycie wydatków ponoszonych przez agenta armatora liniowego z tytułu dodatkowych czynności związanych z dokumentacją ładunkową (poprawki, zmiany i wprowadzanie danych), kosztów informacji i notyfikacji, korespondencji, komunikacji oraz wszelkich innych czynności wykonywanych przez agentów na rzecz ładunku.

INTER-MARINE pobiera opłatę dokumentacyjną od 1993r. Jej wysokość – ustalana na podstawie szacunku całości ponoszonych kosztów - do lipca 1999r. wynosiła 15 zł za konosament. Drastyczny wzrost kosztów związanych z prowadzeniem działalności biurowej w połowie 1999r. spowodował konieczność podniesienia wspomnianej opłaty. Biorąc pod uwagę fakt, iż koszt opłaty dokumentacyjnej w Antwerpii stanowił w tamtym okresie równowartość około 18 \$, skarżona, jak podaje, postanowiła, iż w warunkach polskich godziwym poziomem ceny za usługi będzie suma 35 zł za konosament. Na decyzję o podniesieniu opłaty miał też wpływ fakt, iż „... na rynku pojawiła się informacja o wyższym poziomie wysokości opłaty dokumentacyjnej...”

W ocenie Spółki - wobec praktyki stosowania jednolitego poziomu opłaty dokumentacyjnej w danym kraju /porcie - działania agentów liniowych w przedmiocie wprowadzenia i ujednolicenia w/w opłaty należy traktować jako dostosowanie się do praktyki międzynarodowej

Z dniem 1 lutego 2000r., aby zrównoważyć ponoszone koszty, kwota opłaty została podwyższona do 42zł. za konosament. Informując o zmianie opłaty, Spółka przedstawiła kalkulację uzasadniającą wspomnianą podwyżkę.

W 1999r. INTER-MARINE wymieniła [...] konosamenty na deklaracje skrócone dla towarów wprowadzanych do portu w Gdyni i [...] dla towarów wprowadzanych do portu w Gdańsku

**MSC Poland, Sp. z o.o. w Gdyni** (zwana dalej MSC) – postępowanie winno być umorzone ze względu na jego bezprzedmiotowość, bowiem przedstawiony przez Związek zrzut, iż między agentami linii żeglugowych doszło do formalnego porozumienia w sprawie pobierania dodatkowych opłat należy uznać za bezpodstawny i nie poparty wiarygodnymi faktami. Spółka oświadczyła ponadto, iż między firmami wymienionymi we wniosku o wszczęciu postępowania administracyjnego nie doszło do zawarcia porozumienia - w rozumieniu definicji zawartej w art. 2 pkt 3 ustawy antymonopolowej - w sprawie pobierania i ustalania ceny za sporządzanie deklaracji skróconej. Nigdy też nie doszło do jakiegokolwiek wymiany informacji na temat kalkulacji cen ani struktury kosztów związanych ze świadczonymi usługami

MSC faktycznie wprowadziła z dniem 1 lipca 1999r. opłatę manipulacyjną w wysokości 35zł za sporządzenie tzw. deklaracji skróconej i pobiera ją nadal w tej samej kwocie od wszystkich swoich kontrahentów. Powołując się na klauzulę rozsądku zawartą w art. 6 ustawy antymonopolowej, Spółka podniosła, iż wprowadzenie opłaty miało uzasadnienie faktyczne, nie mające w żadnym wypadku charakteru porozumienia monopolistycznego. Wynikało ono z konieczności ponoszenia znacznych, dodatkowych kosztów związanych ze sporządzeniem tego dokumentu, a spowodowanych koniecznością dokonywania licznych poprawek i uzupełnień podanych informacji, awizowania przesyłek, przeprowadzania rozmów telefonicznych oraz wynikających z konieczności dokonania zmian techniczno-organizacyjnych w funkcjonowaniu firmy (w tym również przeprowadzenia szkoleń i zmian zakresu obowiązków pracowników). Opłata manipulacyjna pobierana jest od wszystkich klientów Spółki. Podstawą jej określenia była szacunkowa kalkulacja kosztów osobowych i materiałowych związanych z koniecznością utrzymywania stałej łączności telefonicznej z siecią agentów za granicami Polski, wysyłaniem korespondencji handlowej drogą telefaksową, pocztą elektroniczną oraz zwykłą drogą listową, często za pośrednictwem poczty kurierskiej.

Uzasadnienie prawne wprowadzenia wspomnianej opłaty wynika z faktu, iż nowy Kodeks celny obowiązek sporządzenia deklaracji skróconej nakłada na podmiot wprowadzający towar na polski obszar celny. Spółka, jako agent przewoźnika morskiego, czynności takie wykonuje, ponosząc z tego tytułu określone koszty pracownicze i materiałowe, które muszą być pokryte w formie opłaty Bezpośrednim adresatem opłaty jest odbiorca towaru, który w ostateczności ponosi wszystkie koszty związane z usługą transportową.

W 1999r. Spółka wymieniła [...] konosamentów na deklaracje skrócone, wszystkie one dotyczyły ładunków przywiezionych do portu w Gdyni.

**Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o. w Gdyni** (zwana dalej MAG) – chybione jest powoływanie się wnioskodawcy na art. 141 § 1 Kodeksu morskiego w uzasadnieniu bezprawności pobierania przez MAG zryczałtowanej należności w wysokości 35 zł. za czynności związane z wymianą konosamentu na deklarację skróconą, bowiem nie jest to należność wynikająca z konosamentu lub umowy przewozu ładunku morzem należna przewoźnikowi zagranicznemu, ale należność pobierana w swoim imieniu i na swoją rzecz przez agenta morskiego/ maklera okrętowego. Jest to cena za dodatkowe usługi nie związane z przewozem morskim, a wynikające z wymogów polskiego prawa celnego. Do czasu wejścia w życie nowego prawa celnego procedurom celnym służył tzw. konosament celny, z którego sporządzeniem i przedstawieniem nie wiązały się żadne pracochłonne czynności wykonywane przez Agencję, jako agenta morskiego/maklera okrętowego, odpowiedzialnego za prawidłowe wydanie ładunku osobie legitymowanej z konosamentu do jego odbioru. Po zmianie przepisów celnych, deklaracja skrócona jest dokumentem zawierającym wszystkie dane dotyczące przewozu ładunku (załadunek, odbiór, port załadunku i wyładunku, opis ładunku, jego jakości i ilości) służącym do wszczęcia procedury celnej towarów. W ocenie Agencji, osobą wprowadzającą towar na polski obszar celny jest importer lub jego spedytor. Agenci/ maklerzy w porozumieniu z urzędami celnymi podjęli się – przy czynnościach klarowania statku – sporządzania deklaracji skróconych, jak również przedstawiania ich organom celnym do zarejestrowania i ostemplowania, a następnie wydania ich oczekującym odbiorcom w zamian za oryginalne konosamenty. Są to czynności pracochłonne, wymagające dokonywania szeregu poprawek, zmian i uzupełnień przedstawionych w konosamentach danych oraz kontaktów telefonicznych, teleksowych i telefaksowych celem ustalenia tych danych, które nie są związane z przewozem morskim.

MAG zaprzeczyła ponadto, jakoby między konkurentami nastąpiło porozumienie cenowe i wniosła o wydanie decyzji nie stwierdzającej naruszenia przepisów ustawy antymopolowej. W jej ocenie Polski Związek Maklerów Okrętowych nie był inicjatorem wprowadzenia spornej opłaty, tym bardziej iż zrzesza niewielką ilość agentów. W m-cu styczniu 1999r., poprzez jednego z członków wyraził on jedynie opinię co do zasadności jej pobierania, nie wypowiadając się co do wysokości.

Agencja opłatę w wysokości 35zł za konosament pobiera od 1.07.1999r. (poprzednio pobierała opłaty: 30zł za konosament i 20zł za każdą poprawkę). Z dniem 2 listopada 1999r. jej wysokość została obniżona do 34zł. Stawka ta ma charakter ceny umownej, ustalonej w oparciu o koszty średniego nakładu czasu pracy pracowników MAG. Do tej pory żaden z kontrahentów nie wystąpił o jej kalkulację. W ocenie Agencji wysokość opłaty jest znikomą w zestawieniu z kosztami transportu morskiego i cenami usług świadczonych przez spedytorów. Większość samodzielnie działających importerów i część spedytorów propozycję wprowadzenia przez MAG wspomnianej opłaty zaakceptowała bez zastrzeżeń (Agencja nie pobiera opłaty przy przewozach firm: POL-Levant Linie Żeglugowe i Team Lines). Jediną firmą reklamującą opłatę dokumentacyjną jest C.Hartwig w Gdyni, któremu w 1999r. wydano [...] partii konosamentowych.

Po zakończeniu postępowania dowodowego MAG złożyła pismo, w którym ustosunkowała się do zebranego w sprawie materiału, wskazując jednocześnie na możliwość zastosowania wobec niej art. 6 ustawy antymonopolowej.

W 1999r. MAG wymieniła [...] konosamenty na deklaracje skrócone dla towarów sprowadzonych do portu w Gdyni.

**POLSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MAKLRSKIE Polfracht w Gdyni** (zwane dalej Polfracht) – nie było intencją firmy, ani pozostałych agentów linii zagranicznych wymienionych we wniosku, stosowanie praktyk monopolistycznych. Powołując się na art. 6 ustawy antymonopolowej wskazała, iż w jej ocenie brak jest również przesłanek, aby uznać, iż pobieranie opłaty dokumentacyjnej w kwocie 35zł. za wydanie deklaracji skróconej za praktykę monopolistyczną. Deklaracja skrócona jest niezbędnym dokumentem do rozpoczęcia procedury celnej ładunków. W ocenie Polfrachtu, z prawnego punktu widzenia, nie jest on zobowiązany do sporządzania tejże deklaracji, bowiem ani on ani armator, którego reprezentuje (Yang Ming Line), nie są osobami wprowadzającymi towar na polski obszar celny. Zarówno Przedsiębiorstwo, jak i inni agenci liniowi, sporządzają deklarację skróconą w celu ułatwienia i przyspieszenia procedury celnej.

Zryczałtowana opłata, którą Polfracht pobiera od dnia 1 lipca 1999r. w wysokości 35zł. za konosament, nie przynosi zysku. Została ona wprowadzona w celu pokrycia dodatkowych, faktycznie poniesionych kosztów ( telefony, faxy, efektywna, dodatkowa praca)



związanych ze sporządzeniem wspomnianej deklaracji i wymianą jej na konosament oceaniczny. Z dniem 31 stycznia 2000r. opłata została podniesiona do kwoty 41,50zł.

O wprowadzeniu opłaty, w stosownym czasie, poinformowani zostali pisemnie potencjalni odbiorcy Polfrachtu. Pisemnie lub telefonicznie oświadczyli oni, iż będą tę opłatę rozliczać poprzez spedytatorów, łącznie z frachtem morskim i innymi kosztami. Stąd też, w ocenie firmy, spedytorzy, którzy faktycznie nie ponoszą kwestionowanej opłaty, ani nie zrzeszają i nie reprezentują odbiorców, nie mogą protestować w ich imieniu.

W bieżących propozycjach transportowych (pismo firmy z dnia 9.02.2000r.) armator, którego Polfracht jest reprezentantem, załącza do oferty transportowej obowiązkową opłatę dokumentacyjną (documentation fee-df).

Opłatę dokumentacyjną uiszczają wszyscy odbiorcy i kontrahenci, poza C. Hartwig w Gdyni, który jest największym spedytorem obsługującym odbiorców ładunków skonteneryzowanych. Systematycznie odmawia on zapłaty, pomimo zgody odbiorców w imieniu których zobowiązany jest ją uiszczyć.

Od 1 lipca 1999r. Polfracht wymienił [...] konosamentów na deklaracje skrócone.

**P&O Nedlloyd Polska, Sp. z o.o. w Warszawie Oddział w Gdyni** (zwana dalej Nedlloyd) – wprowadzenie z dniem 1 lipca opłaty dokumentacyjnej w wysokości 35zł za konosament oceaniczny nie jest praktyką monopolistyczną. Spółka pobiera ją w imieniu i na rzecz armatora. W jej ocenie jest to rzetelna opłata za cały ciąg dodatkowych czynności dokumentacyjnych (poprawki, uzupełnienia, i zmiany w dokumentacji, które dotyczą prawie każdego konosamentu), leżących poza zakresem obowiązków przewoźnika i jego agenta. Nie jest to opłata za wymianę konosamentu, a zatem powoływanie się wnioskodawcy na Kodeks morski jest bezzasadne. O jej wprowadzeniu odbiorcy ładunków (bezpośredni importerzy) zostali poinformowani z należytym wyprzedzeniem i żaden z nich nie zgłosił w tym przedmiocie zastrzeżeń. Opłata pobierana jest od wszystkich kontrahentów.

Spółka przedstawiła sposób obliczenia wysokości w/w opłaty, informując jednocześnie, iż z dniem 1 lutego 2000r. taryfowa wysokość opłaty dokumentacyjnej w imporcie pobierana przez armatora P&O Nedlloyd wynosi 10\$ lub równowartość w PLN za konosament oceaniczny. Jest ona umieszczona w taryfie i manifestach armatora Nedlloyd pod nazwą Import Service Documentation (ISD) i w zależności od ustaleń między załadowcą (eksporte-

rem) i odbiorcą (importerem) jest opłacana przez jedną ze stron. W znacznej większości odbiorcy wpłacają ją bezpośrednio na konto armatora. Przedstawiając kopie przykładowych manifestów, kopie faktur armatorskich oraz najnowszy wyciąg z taryfy armatorskiej Spółka wskazała jednocześnie, iż opłata dokumentacyjna pobierana w portach polskich należy do najniższych w regionie.

Opłaty tej Nedlloyd nie pobiera od przesyłek dyplomatycznych, przesyłek regularnych, gdzie wszystkie dane są stałe i nie wymagają żadnych uzupełnień i poprawek, przesyłek odbieranych przez polskich importerów w innych portach (nie występuje wtedy deklaracja skrócona nie ma w związku z tym konieczności dokonywania poprawek) oraz w innych uzasadnionych przypadkach.

W 1999r. Spółka sporządziła około [...] deklaracji skróconych dla towarów sprowadzanych do portu w Gdyni ( w tym około [...] odpłatnie), [...] dla towarów sprowadzanych do portu w Gdańsku i [...] do portu w Szczecinie.

**Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka Sp. z o.o. w Gdyni** (zwana dalej PZKB) – postępowanie administracyjne winno być umorzono jako bezzasadne, bowiem nie doszło do naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej. W ocenie Spółki, wprowadzona z dniem 1 lipca 1999r, opłata dokumentacyjna za wymianę konosamentu na deklarację skróconą jest ekonomicznie uzasadniona i nie można jej uznać za wygórowaną. Finalnie obciąża ona odbiorców ładunków, z których żaden z nich nie interweniował w firmie w związku z jej wprowadzeniem.

W ocenie Spółki, wprowadzony przez nowy Kodeks celny, obowiązek sporządzania i przedstawiania deklaracji skróconej leży poza zakresem obowiązków przewoźnika lub jego agenta, nie posiadają bowiem oni statusu „osoby wprowadzającej towar na polski obszar celny”. PZKB, jako agent kilku przewoźników morskich, podjęła się sporządzania deklaracji skróconych według nowego wzoru w trosce o należyłą ochronę interesów polskich importerów ładunków. Na pokrycie kosztów związanych z przygotowaniem deklaracji i wymianą jej na konosament oryginalny, Spółka 1 lipca 1999r. wprowadziła i zaczęła pobierać od wszystkich kontrahentów relacji pozaeuropejskich opłatę dokumentacyjną. Przygotowanie deklaracji skróconej jest bowiem pracochłonne, wymaga dokonywania wielu poprawek, zmian i uzupełnień danych w dokumentach, często przy pomocy kosztownych połączeń telefonicznych i

faxów. Dodatkowo konieczne było również przeszkolenie odpowiedzialnych za przygotowanie deklaracji pracowników i zmiana struktury organizacyjnej firmy.

Od 1 lipca do 31 grudnia 1999r. wysokość opłaty wynosiła 35zł, od 1 stycznia 2000r. – 38zł. za konosament. Ustalono ją w oparciu o własną ocenę dodatkowych czynności i kosztów telekomunikacji.

W 1999r. Spółka wymieniła [...] deklaracje skrócone dla towarów sprowadzanych do Gdyni ( w tym [...] odpłatnie) i [...] dla sprowadzanych do portu w Gdańsku.

**Scan-Group Agencies Sp. z o.o. w Gdyni** (zwana dalej Scan-Group) – nie jest uczestnikiem żadnej umowy o charakterze monopolistycznym, nie należy również do Polskiego Związku Maklerów Okrętowych.

Spółka podniosła ponadto, iż Związek nie jest stroną postępowania, bowiem opłata dokumentacyjna skierowana jest do odbiorców towarów, których tylko niekiedy reprezentują spedycytorzy. Pobierana przez nią od 1 lipca 1999r. opłata dokumentacyjna „... nie jest pobierana za, tylko przy okazji wymiany konosamentu oryginalnego na konosament celny.” Do jej wprowadzenia zmusił Spółkę wzrost kosztów, jakie firma ponosi dla prawidłowego wystawienia deklaracji skróconej. Wynikają one z konieczności dokonywania poprawek i uzupełnień w dokumencie, dodatkowej korespondencji i rozmów telefonicznych w celu ustalenia właściwego lub pełnego adresu odbiorcy oraz np. z dodatkowego monitorowania i informowania odbiorców na ich życzenie o aktualnej pozycji towaru oraz innych czynności wykonywanych na rzecz towaru od momentu zabukowania do wydania konosamentu, a wykraczających poza rutynowe działania agenta pokryte prowizją agencyjną.

Opłata pobierana jest od wszystkich kontrahentów, którzy uiszczają ją regularnie. Wyjątkiem jest C. Hartwig Gdynia, ale Spółka nie wstrzymała mu z tego tytułu wydania towaru. Początkowo, tj. od 1 lipca 1999r. wysokość opłaty wynosiła 35zł. Od 10 lutego 2000r.- podniesiono ją do kwoty 40zł. za konosament. Wysokość opłaty ustalana jest na podstawie uśrednionych kosztów ponoszonych przy wystawianiu deklaracji skróconej.

W 1999r. Scan-Group wydała odpłatnie [...] deklaracji skróconych, z czego [...] dotyczyło towarów dostarczonych do portu w Gdyni i [...] do portu w Gdańsku.

Wnioskodawca pismem z dnia 3.02.2000r. ustosunkował się do wyjaśnień złożonych przez skarżone firmy, podtrzymując w całości swoje stanowisko zawarte we wniosku o wszczęcie postępowania administracyjnego.

Urząd, w celu uzupełnienia materiału dowodowego, przeprowadził badania rynku w zakresie stosowania opłaty dokumentacyjnej przez działających w portach w Gdyni i Gdańsku oraz zespole portowym Szczecin-Świnoujście agentów morskich/ maklerów okrętowych..

Do materiału dowodowego włączona została również korespondencja Związku z Morską Agencją Gdynia dotycząca spornej opłaty, pismo Urzędu Celnego w Gdyni Nr 0400-PC-501-11/97/JG z dnia 7.01.1998r. zawierające wyjaśnienia w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 1998r. ustawy z dnia 9 stycznia 1997r. Kodeks celny (Dz.U. Nr 23, poz. 117 ze zmianami) oraz pismo PSM C. Hartwig Gdynia S.A. z 8.06.2000r.

**ORGAN ANTYMONOPOŁOWY, ANALIZUJĄC ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY, USTALIŁ I ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:**

Praktyki monopolistyczne ujawniają się na rynku. Warunkiem koniecznym zastosowania ustawy antymonopolowej oraz wyciągnięcia ewentualnych sankcji wobec przedsiębiorców ją naruszających jest ustalenie rynku, rozumianego nie jako ogólna kategoria ekonomiczna, ale rynku właściwego w danej sprawie, tzw. rynku relewantnego, z wyznaczeniem jego podstawowych składowych, tj. wymiaru przedmiotowego (towar, usługa), fazy obrotu (zbyt, hurt, detal), funkcji strony rynku (popyt, podaż), terytorium oraz czasowego aspektu obrotu.

Identyfikacja wymiaru produktowego rynku sprowadza się do wyodrębnienia towarów (usług) w rozumieniu art. 2 ust. 5 ustawy antymonopolowej w oparciu o ich szczególne własności, tak, aby odróżnić te towary (usługi) od innych w taki sposób, by nie istniała możliwość dowolnej ich zamiany. Chodzi więc tu o towary takie same lub z punktu widzenia nabywcy uznane za substytuty.

Wymiar produktowy rynku jest w niniejszym postępowaniu związany z obsługą importu towarów sprowadzanych do kraju drogą morską na podstawie konosamentu, tj. dokumentu legitymującego jego posiadacza do rozporządzania ładunkiem.

Wprowadzenia towarów w granice polskiego obszaru celnego dokonują przewoźnicy lub osoby działające w ich imieniu, tj. maklerzy lub agenci (w tej sprawie patrz: pismo Urzędu Celnego w Gdyni z dnia 7 stycznia 1998, znak 0400-PC-501-11/97/JG). Są oni, na podstawie ustawy z dnia 9 stycznia 1997r. Kodeks celny (Dz.U. Nr 23, poz. 117 ze zmianami), zobowiązani do przedstawienia towarów organom celnym wraz z tzw. deklaracją skróconą, czyli dokumentem zawierającym dane niezbędne do ustalenia tożsamości towaru<sup>1</sup>. Deklaracja skrócona powstaje w ten sposób, iż na kopii konosamentu, na której dokonano niezbędnych poprawek i uzupełnień, urząd celny potwierdza odpowiednią pieczęcią fakt ujęcia danej przesyłki w swojej ewidencji. Odbiór ładunku następuje po tym, jak importer lub upoważniony przez niego spedytor zwróci armatorowi lub jego przedstawicielowi oryginał konosamentu, otrzymując w zamian deklarację skróconą, upoważniającą go do podjęcia towaru z magazynu (placu portowego). Sporządzaniem deklaracji skróconej i jej wymianą na konosament oryginalny zajmują się maklerzy/agenci, za co otrzymują stosowne wynagrodzenie.

Mając na względzie powyższe Urząd uznał, iż wymiar produktowy rynku jest w niniejszym postępowaniu związany z obsługą importu towarów w zakresie wykonywanych przez maklerów/agentów czynności wprowadzenia ich na polski obszar celny i wydawania importerom. Ze względu na specyfikę rynku i obowiązujące przepisy nie można wskazać innej usługi, która byłaby substytutem dla tak wyznaczonego przedmiotu rynku.

Drugim wymiarem rynku relewantnego jest – obok przedmiotowego – wymiar przestrzenny. Definicja rynku w ujęciu przestrzennym określa ogół stosunków wymiany oraz stosunków równoległych zachodzących między jego uczestnikami usytuowanymi na danym obszarze. O jego zasięgu lokalnym w ostatecznym rachunku decydują jednolite warunki konkurencji na nim panujące w odniesieniu do towarów będących przedmiotem tego samego rynku produktowego. W niniejszej sprawie uznano, iż rynek przedmiotowy (zdefiniowany jak wyżej) ma charakter lokalny i geograficznie ograniczony jest do portu w Gdyni, jako określonego miejsca przeładunku towarów importowanych drogą morską.

Strukturę podmiotową rynku relewantnego, określonego produktowo i terytorialnie jak wyżej, tworzą – po stronie podaży – przedsiębiorcy prowadzący działalność maklersko-agencyjną, w tym również ośmiu objętych niniejszym postępowaniem. Pozostają oni

---

<sup>1</sup> Należy wyjaśnić, iż przed zmianą przepisów celnych, podstawą odbioru towaru przez importera był tzw. konosament celny, który otrzymywał on od agenta/maklera w zamian za konosament oryginalny

względem siebie w stosunku konkurencji, zarówno w aspekcie realnym, jak i potencjalnym, bowiem oferują ten sam rodzaj usługi w ramach jednego rynku geograficznego. Stronę popytową tworzą z kolei importerzy lub upoważnieni przez nich spedytorzy, korzystający z usług maklerów/agentów.

Przepisem stanowiącym podstawę dla ewentualnego wyciągnięcia sankcji do stosunku do ośmiu firm objętych niniejszym postępowaniem jest art. 4 ust. 1 ustawy antymonopolowej, zgodnie z którym praktykami monopolistycznymi są porozumienia polegające w szczególności na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen oraz zasad ich kształtowania między konkurentami w stosunkach z osobami trzecimi. Przez „porozumienia” w świetle art. 2 pkt 3 lit. b cytowanej ustawy, rozumie się sprzeczne z ustawą, podjęte w jakiegokolwiek formie, uzgodnienia dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związków.

Tradycyjnie rozróżnia się dwa rodzaje porozumień ograniczających konkurencję: poziome (horyzontalne) oraz pionowe (wertykalne). Pierwsze zawierane są między konkurentami, a więc przedsiębiorcami funkcjonującymi na tym samym szczeblu produkcji lub obrotu, drugie natomiast przez partnerów rynkowych (kontrahentów) znajdujących się na różnych szczeblach produkcji lub obrotu. Niezależnie od rodzaju porozumienia może ono dojść do skutku jedynie w stosunkach między samodzielnymi przedsiębiorcami, którzy dobrowolnie i świadomie do niego przystąpili, dla osiągnięcia zakazanego ustawą celu, wymierzonego przeciwko innym uczestnikom obrotu towarowego. Efektem takich działań jest zniekształcenie i zamazanie relacji konkurencyjnych na rynku.

Dla możliwości zakwestionowania legalności porozumienia monopolistycznego nie jest wymagane posiadanie pozycji dominującej na rynku przez jednego przedsiębiorcę lub łącznie przez strony porozumienia (tzw. kolektywna dominacja rynkowa). Do porozumień cenowych z reguły dochodzi w sytuacji, gdy na rynku nie ma przedsiębiorcy dominującego, zaś konkurenci są w jednakowym stopniu zainteresowani wzrostem lub spadkiem cen, w zależności od typu rynku na którym funkcjonują (rynek podażyowy lub popytowy).

Nie każde porozumienie jest zakazane, a jedynie takie, które ma na celu ograniczenie konkurencji, bądź eksploatację przez uczestników porozumienia ich pozycji rynkowej kosztem innych podmiotów, stanowiąc tym samym zagrożenie interesu publiczno-prawnego. Aczkolwiek w polskiej ustawie antymonopolowej nie jest uregulowana kwestia porozumień o charakterze *de minimis*, to jednak zgodnie z utrwalonym już w tej mierze polskim orzecnic-

twem antymonopolowym uważa się, iż porozumienie ma istotne znaczenie dla konkurencji, gdy jego uczestnicy wiążą łącznie nie mniej niż 10% wyznaczonego rynku, bowiem dopiero wtedy wywiera ono istotny skutek na rynku.<sup>2</sup>

Ustalając udział w rynku skarżonych firm, jako kryterium przyjęto ilość wydanych przez nie deklaracji skróconych sporządzonych dla towarów sprowadzanych przez port w Gdyni. Z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika, iż w 1999r. wydały one łącznie 10.107 takich dokumentów. W porównaniu z ilością deklaracji sporządzonych przez inne firmy agencyjno-maklerskie prowadzące działalność w tym porcie (19.225), udział skarżonych firm w rynku właściwym stanowi 34,3 %. Przesądza to o możliwości postawienia im zarzutu naruszenia art. 4 ust. 1 ustawy o przeciwdziałaniu [...] na skutek zawarcia porozumienia cenowego, którego – ze względu na siłę „związania” rynku relewantnego – w żaden sposób nie można uznać za bagatelne.

W celu uzupełnienia materiału dowodowego Urząd przeprowadził dodatkowe badania wśród przedsiębiorców działających na podobnych, aczkolwiek odrębnych rynkach. Objęto nimi firmy – wskazane przez zarządy portów w Gdańsku i zespole portowym Szczecin-Świnoujście – wykonujące usługi agencyjno-maklerskie na terenie tych portów: 10 w Gdańsku i 15 w Szczecinie. Badani przedsiębiorcy wystawili w 1999r. odpowiednio 121 i 5.912 deklaracji. Z zebranego materiału dowodowego jednoznacznie wynika, iż ankietowane firmy nie pobierały opłaty dokumentacyjnej.

Elementem każdego porozumienia monopolistycznego, w tym także cenowego, jest złożenie przez uczestników rynku w dowolnej formie oświadczenia woli o treści sprzecznej z ustawą antymonopolową, a fakt złożenia takiego oświadczenia, jako istotnej przesłanki do zawiązania porozumienia monopolistycznego, wymaga udowodnienia.

Z uwagi na zakazany i groźny dla funkcjonowania konkurencji charakter porozumień kartelowych nie jest wymagane prawem, aby organ antymonopolowy dla wykazania, że w rozpatrywanym przypadku doszło do ustanowienia takiego porozumienia, oparł się wyłącznie na bezpośrednich dowodach potwierdzających zawarcie zмовы.

---

<sup>2</sup> Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 2.12.1998r., sygn. akt XVII Ama 59/98. Warto przy tym zwrócić uwagę, że zdaniem Komisji Europejskiej nie ma odczuwalnego ograniczenia konkurencji przy udziale w rynku w granicach do 10%, natomiast orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości wskazuje, że odczuwalność ograniczeń konkurencji widoczna jest już przy udziale przekraczającym 5% w rynku.

Podlegające ocenie współdziałanie (wejście w zмовę) nie musi być poprzedzone ani potwierdzone odpowiednimi ustaleniami na piśmie, bowiem do zawiązania takiego porozumienia może dojść również w formie ustnej lub poprzez działania konkludentne<sup>3</sup>. Zgodnie z orzecznictwem Sądu Antymonopolowego<sup>4</sup>, jak i literaturą przedmiotu, fakt złożenia oświadczenia woli może być wykazany poprzez dowody pośrednie, decydujące bowiem znaczenie dla istnienia porozumienia monopolistycznego mają skoordynowane zachowania na rynku zainteresowanych przedsiębiorców skierowane przeciwko osobom trzecim, nie będącym stronami porozumienia. Dla uruchomienia instrumentów ustawy wystarczy bowiem podjęcie – w jakiegokolwiek formie – sprzecznych z ustawą antymonopolową uzgodnień, które mogą polegać na podobieństwie postępowania poszczególnych przedsiębiorców, nie dających się wyjaśnić – przy uwzględnieniu wszystkich przesłanek – bez założenia, iż doszło między nimi do zawarcia zмовы.

Zważyć przy tym należy, iż dla uznania danego porozumienia za nielegalne i naruszające reguły konkurencji nie jest wymagane wystąpienie określonego skutku na rynku, bowiem o istocie porozumienia monopolistycznego decyduje już sam uzgodniony zamiar przedsiębiorców wpłynięcia na rynek w sposób sprzeczny z prawem<sup>5</sup>, przy czym skutek może, ale nie musi wystąpić.

W stanie faktycznym niniejszej sprawy, decydujące znaczenie dla ustalenia, czy między firmami objętymi postępowaniem doszło do porozumienia monopolistycznego zakazanego art. 4 ust. 1 ustawy o przeciwdziałaniu [...], ma wykazanie, oprócz udowodnionego wcześniej udziału w rynku, iż działając w warunkach konkurencji, uzgodniły one i w efekcie ujednoliciły politykę cenową stosowaną wobec swoich kontrahentów.

Bezspornym jest fakt, iż wszystkie skarżone firmy wprowadziły z dniem 1 lipca 1999r. jednakową opłatę dokumentacyjną w wysokości 35 zł.

Do dnia 30 czerwca 1999r. opłatę taką pobierały tylko:

- BCL – w wysokości 30 zł za opracowanie i wydanie konosamentu ucelnionego i oraz 30 zł za dokonanie każdej poprawki,

---

<sup>3</sup> Zakaz porozumień ograniczających konkurencję, W-wa 1996, s.26

<sup>4</sup> Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 1 marca 1993r., sygn. akt XVII Amr 37/92 oraz z dnia 15 lipca 1998r., sygn. akt XVII Ama 27/98

<sup>5</sup> Por. T. Skoczny, Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym w świetle orzecznictwa, Dom Wydawniczy ELIPSA, W-wa 1999, s. 62



- INTER-MARINE – w wysokości 15 zł za konosament,
- MAG – w wysokości 30 zł od deklaracji/ konosamentu i 20 zł za każdą dokonaną poprawkę.

Tak więc, poza wyżej wskazanymi, żadna inna (poza Maersk Polska Sp. z o.o. Oddział Regionalny w Gdyni i POL-ASIA, Linie Żeglugowe, Sp. z o. W Gdyni, które wyłączono do odrębnego postępowania), objęta zarzutem zawarcia kwestionowanego porozumienia firma nie pobierała wcześniej opłat za wymianę konosamentu. Nie jest więc możliwe, że zarówno ujednolicenie opłat (ustalenie w tej samej wysokości), jak i wprowadzenie ich w życie tego samego dnia było wypadkową gry rynkowej i wynikało z obserwacji zachowań rynkowych konkurentów i działań dostosowawczych opartych na kształtowaniu się relacji podaży-popyt. Fakt kolegialnej unifikacji zachowań poprzedzony być musiał wzajemnymi uzgodnieniami polityki cenowej.

W przedmiotowej sprawie uznać zatem należy za bezsporne, że wskutek zakazanego prawem porozumienia monopolistycznego doszło nie tylko do ustalenia celu, ale również osiągnięcia zamierzonego efektu.

Skarżone firmy nie uznały postawionego im zarzutu (zaprzeczyły jakoby doszło między nimi do zarzucanego im porozumienia) i w odpowiedzi na wszczęcie postępowania administracyjnego oraz w dalszej korespondencji przedstawiły uzasadnienie zarówno ekonomiczne, jak i prawne do pobierania wspomnianej opłaty, przy czym wyjaśnienia te są w części niespójne, gdy rzecz dotyczy zarówno uzasadnienia poboru opłaty w sensie określenia czynności, których koszty winna ona pokrywać (za przygotowanie deklaracji skróconej, za przygotowanie deklaracji i wymianę jej na konosament oryginalny bądź tylko za wymianę deklaracji na konosament), jak i wskazania podmiotu, który ją ustanowił i na rzecz którego jest ona pobierana (armator czy agent, który go reprezentuje lub makler okrętowy).

Firmy objęte postępowaniem cechuje różny potencjał gospodarczy, koszty prowadzenia działalności oraz zakres działania, w tym także ilość wymienionych przez nie konosamentów pozostaje do siebie w różnych proporcjach. Zbieżność co do samego faktu ustanowienia opłaty za wymianę konosamentu na deklarację skróconą, tzw. opłaty dokumentacyjnej oraz co do daty wprowadzenia jak i jej wysokości, pozwala uznać, iż opłata nie była przedmiotem indywidualnie przeprowadzonego rachunku ekonomicznego, ale że między skarżonymi doszło do porozumienia w wyniku którego ustaliły one wspólną strategię cenową wobec importerów towarów sprowadzanych do kraju przez port w Gdyni. Porozumienie to jest przy-

kładem porozumienia poziomego (horyzontalnego), łączy bowiem przedsiębiorców na rynku relevantnym działających po tej samej stronie rynku. Nie stanowi usprawiedliwienia dla zawartej zmowy podnoszony przez część skarżonych argument, iż wysokość opłaty jest umiarkowana i nieuciążliwa dla odbiorców towaru oraz, że nie protestowali oni przeciwko jej wprowadzeniu, bowiem nie ma to istotnego znaczenia dla kosztów funkcjonowania firm – odbiorców usług.

W ocenie Urzędu dowodem, iż porozumienie między INTER-MARINE, MSC, Polfracht, Nedlloyd, PZKB, Scan-Group i MAG nie tylko miało miejsce, ale również deklarowane było na zewnątrz, są pisma z dnia 14.05.1999r. i 1.07.1999r. sygnowane przez MAG, a skierowane do Związku, w których wskazani przedsiębiorcy wymieniani są jako strony dokonanych ustaleń.

W pierwszym z nich, nawiązującym do pisma Polskiego Związku Maklerów Okrętowych z dnia 22 stycznia 1999r., Związek zostaje powiadomiony o tym, iż z dniem 1.06.1999r., od wszystkich odbiorców ładunków w imporcie pobierana będzie ujednolicona opłata dokumentacyjna w wysokości 45zł za konosament oraz że „Wysokość tej opłaty i konieczność jej pobierania **została uzgodniona** [podkr. UOKiK] między wszystkimi agendami reprezentującymi armatorów oceanicznych obsługujących Gdynię.”

Z kolei w piśmie z 1 lipca 1999r. podaje się, iż wymienieni w nim agenci i przedstawiciele zagranicznych linii żeglugowych „... **zdecydowali ostatecznie** [podkr. UOKiK], że z dniem 1 lipca 1999r. pobierać będą od wszystkich odbiorców ładunków w imporcie zryczałtowaną opłatę dokumentacyjną w wysokości 35 zł za każdy konosament”. Dalej stwierdza się, iż „Opłata ta pokrywa wymianę konosamentu na deklarację skróconą oraz wszelkie koszty związane z jej sporządzeniem i dokonanymi poprawkami.”

Generalnie, wprowadzenie spornej opłaty, jak i przyjęcie jej w określonej stawce uzasadniane było przez skarżone firmy dodatkowymi kosztami ponoszonymi przy sporządzeniu deklaracji skróconej.

Jednakże obniżenie stawki opłaty z pierwotnie proponowanej 45zł za konosament (pismo MAG z 14.05.1999r.) do 35zł. (pismo MAG z lipca 1999r.) pozwala domniemywać, iż w ostateczności została ona ustalona i wprowadzona do stosowania w wysokości wynikającej nie tyle z działania mechanizmów rynkowych podaży i popytu oraz kalkulacji kosztów poszczególnych firm, lecz w rezultacie ustalenia wspólnej strategii cenowej przez konkurentów,

z nadzieją, iż niższa stawka nie zostanie oprotestowana przez spedytatorów. Jedna ze skarżonych firm, INTER-MARINE, w swoich wyjaśnieniach wręcz podaje, iż poza wzrostem kosztów utrzymania w 1999r. podstawą wprowadzenia wyższej opłaty była informacja o wyższym poziomie opłaty dokumentacyjnej na rynku, zaś biorąc pod uwagę wysokość opłaty dokumentacyjnej pobieranej w Antwerpii, uznała ona, że w warunkach polskich „godziwym” poziomem ceny za wystawienie deklaracji będzie suma 35zł. Zważywszy na fakt, iż Spółka ta do lipca 1999r. pobierała opłatę dokumentacyjną w wysokości 15zł za konosament, wprowadzenie przez nią opłaty w zmienionej wysokości i w terminie tożsamym z innymi objętymi postępowaniem firmami, wskazuje na to, iż ona także była uczestnikiem zмовы. Należy przy tym podnieść, że nawet w sytuacji braku identyfikacji w czasie wystąpienia skutku porozumienia, zachowanie dostosowawcze, polegające na podążaniu za ceną ustaloną na zasadzie kompromisu między grupą silniejszych konkurentów, jest również zakazane ustawą antymonopolową<sup>6</sup>.

Z kolei Nedlloyd, usprawiedliwiając fakt wprowadzenia opłaty, podnosi, iż pobiera ją w imieniu i na rzecz armatora. Jednakże termin wprowadzenia opłaty, jak i ustalenie jej w kwocie przyjętej przez innych agentów/maklerów w pełni pozwala na stwierdzenie, iż argument podniesiony przez tego przedsiębiorcę nie może się ostać, za czym przemawiają wszystkie okoliczności sprawy i zebrany materiał dowodowy.

Również wobec Spółki BCL brak jest przesłanek, aby uznać, że wprowadzenie przez nią jednej opłaty w wysokości 35zł w miejsce pobieranych uprzednio dwu opłat (30zł za ucelnienie konosamentu i wydanie go odbiorcy oraz 30zł za dokonanie każdej poprawki) nie było działaniem uzgodnionym. Jej stwierdzenie, iż nie powinna być stroną postępowania, gdyż nie jest członkiem Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, a deklaracje wystawia jako agent portowy, nie zasługują na uznanie, bowiem wniosek o wszczęcie postępowania nie był skierowany tylko przeciwko członkom PZMO, zaś w zakresie sporządzania deklaracji skróconej czynności wykonywane przez nią nie różnią się niczym od takich samych wykonywanych przez agentów liniowych czy też maklerów okrętowych. Bez znaczenia dla oceny jej zachowania w zakresie objętym niniejszym postępowaniem jest również fakt, iż działalność agencyjna jest działalnością marginalną w jej zakresie działania.

Fakt przynależności do Polskiego Związku Maklerów Okrętowych nie miał wpływu na ocenę zachowań skarżonych firm w kontekście przystąpienia do zarzucanej im

---

<sup>6</sup> Por. S. Gronowski, Ustawa antymonopolowa, Komentarz, C.H. Beck, W-wa 1996, s. 109

zmowy cenowej, bowiem – jak już wspomniano – są one samodzielnymi przedsiębiorcami podejmującymi decyzje we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność. Jednakże w odniesieniu do INTER-MARINE, Polfracht, MAG i PZKB, które są członkami PZMO, za dowód w sprawie uznać należy cytowane uprzednio pismo PZMO z dnia 21.01.1999r. skierowane do Związku. Treść pisma pozwala domniemywać, iż w/w agenci linii zagranicznych konsultowali między sobą możliwość stosowania opłaty dokumentacyjnej znacznie wcześniej niż nastąpiło jej rzeczywiste wprowadzenie.

MAG, MSC i Polfracht powołały się na art. 6 ustawy antymonopolowej.

Wykazanie legalności takiego zachowania należy, przynajmniej zasadniczo, do podmiotu stosującego praktyki monopolistyczne<sup>7</sup>. Wymienione firmy nie wykazały jednakże w sposób dostateczny (Polfracht ograniczył się jedynie do wskazania art. 6 ustawy), iż zakazana art. 4 ust. 1 praktyka monopolistyczna jest im niezbędna ze względów techniczno-organizacyjnych czy też ekonomicznych do prowadzenia działalności gospodarczej, oraz że nie powoduje ona jednocześnie ograniczenia konkurencji. Żadna ze wskazanych wyżej przesłanek uzasadniających możliwość zastosowania reguły rozsądku ani nie została dowiedziona przez skarżonych przedsiębiorców, ani w niej nie znajduje potwierdzenia w okolicznościach faktycznych przedmiotowej sprawy, za czym przemawia m.in. fakt, że np. Biura Portowe MAG w Gdańsku i Szczecinie nie pobierają opłaty dokumentacyjnej za sporządzenie deklaracji skróconej, co nie spowodowało zaprzestania prowadzenia przez nie działalności gospodarczej.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono, jak w części I sentencji.

Wpływ porozumień poziomych na ograniczenie konkurencji jest z reguły silniejszy oraz bardziej bezpośredni, niż porozumień pionowych i – co do zasady – może wywołać dla konkurencji bardziej negatywne skutki, poprzez jej bezpośrednie i niczym nie ukrywane ograniczenie. Przyjęcie przez określoną grupę wspólnej polityki cenowej powoduje bowiem, iż cena przestaje być dla poszczególnych sprzedawców związanych porozumieniem instrumentem konkurencji między sobą. Praktyka ta jest równocześnie praktyką o charakterze eksploatacyjnym, bowiem godzi ona nie tylko w interesy partnerów rynkowych, ale również kolejnych uczestników obrotu towarowego. Jak już uprzednio wykazano ustalanie cen pomiędzy konkurentami uznawane jest zawsze za nielegalne, niezależnie czy dochodzi do tego w spo-

---

<sup>7</sup> Por. S. Gronowski, Ustawa antymonopolowa, Komentarz, s. 152

sób bezpośredni, czy pośredni. Z tych też względów porozumienia poziome ograniczające konkurencję cenową wyłączone są spod możliwości uzyskania zwolnień indywidualnych, czy tym bardziej grupowych, spod zasad określonych art. 85 ust. 3 Traktatu Rzymskiego, a samo zawiązanie zmowy cenowej traktowane jest jako szczególnie rażące naruszenie reguł wolnego rynku.

Biorąc pod uwagę powyższe organ antymonopolowy postanowił nałożyć na przedsiębiorców – uczestników przedmiotowego porozumienia kary pieniężne w oparciu o dyspozycję art. 14 ust. 1 ustawy antymonopolowej. Wymierzenie kary ma charakter uznaniowy i zgodnie z art.14 ust. 2 można ją ustalić w wysokości do 100% przychodu ukaranego przedsiębiorcy. Przychód firm objętych niniejszym postępowaniem – w rozumieniu art. 2 pkt 10 cytowanej ustawy - określono na podstawie sprawozdań F-01, bądź też rachunków zysków i strat za 1999r. znajdujących się w materiale dowodowym sprawy.

Nakładając kary organ antymonopolowy kierował się stopniem zagrożenia interesu publiczno-prawnego w następstwie stosowania udowodnionej praktyki monopolistycznej, a ich indywidualną wysokość ustalił biorąc za podstawę przychód uzyskany przez każdą ze skarżonych firm, pomnożony przez wskaźnik procentowy (0,5% – 2 %), w zależności od progowo przyjętych ilości sporządzonych i wymienionych w 1999r. na konosament oryginalny, deklaracji skróconych

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono kary pieniężne, jak w punkcie II sentencji.

Karę należy uiścić na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w NBP O/O/ Warszawa 10101010-7878-223-1, w terminie 7 dni od daty uprawomocnienia się decyzji.

**POUCZENIE:** Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Antymonopolowego w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatury w Gdańsku.

*z up. Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów*  
*Roman Jarząbek*  
*Dyrektor Delegatury UOKIK w Gdańsku*

