PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
DELEGATURA UOKIK W GDAŃSKU

RGD.410-1/10/IW

Gdańsk, 30 grudnia 2010r.

DECYZJA NR RGD. 32/2010

I. Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50, poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 107, poz. 887), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego z urzędu – w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – uznaje się za ograniczającą konkurencję i naruszającą zakaz, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy, praktykę polegającą na zawarciu przez następujących przedsiębiorców: DB Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (wcześniej: PCC Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie), Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa" Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie i Fast Terminals Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku usług cumowniczych, świadczonych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie cen ze usługi cumownicze i nakazuje się ww. przedsiębiorcom zaniechanie stosowania tej praktyki .

II. Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50, poz. 331 ze zm.) oraz stosownie do art. 33 ust. 6 tej ustawy i § 4 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2009r. w sprawie właściwości miejscowej i rzeczowej delegatur Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (Dz.U. Nr 107, poz. 887) nakłada się na:

1. DB Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie karę pieniężną w wysokości 41.954 zł (słownie: czterdzieści jeden tysięcy dziewięćset pięćdziesiąt cztery złote), płatną do budżetu państwa,
2. Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa" Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie karę pieniężną w wysokości 23.016 zł (słownie: dwadzieścia trzy tysiące szesnaście złotych), płatną do budżetu państwa,

80-824 GDAŃSK, UL. PODWALE PRZEDMIEJSKIE 30

TEL./FAX (58) 346-29-32, 346-29-33, 301-51-75

E-MAIL: GDANSK@UOKIK.GOV.PL

3. Fast Terminals Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie karę pieniężną w wysokości 7.063 zł (słownie: siedem tysięcy sześćdziesiąt trzy złote), płatną do budżetu państwa.

UZASADNIENIE

W toku postępowania wyjaśnianego mającego na celu badanie rynku usług wewnątrzportowych świadczonych w polskich portach morskich, mających istotne znaczenie dla gospodarki pozyskano dokument, z którego wynika, że wymienieni w sentencji decyzji przedsiębiorcy pismem z dnia 19 sierpnia 2008 r. wspólnie poinformowali firmy agencyjne, iż od 1 września 2008 r. stawki za cumowanie statków przy nabrzeżach ww. przedsiębiorców wymienione w Taryfie opłat portowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście z dnia 2 września 1998 r. (§ 8 kolumna B) ulegają zmianie w ten sposób, że obowiązująca wartość jednostki taryfowej wynosząca 0,3 Euro (Dział I, § 2 pkt 1 Taryfy) będzie wynosiła 1,3 zł. Wspomniane pismo zostało przygotowane na papierze firmowym Przedsiębiorstwa Usług Portowych „Elewator Ewa" Sp. z o.o., zwanego dalej: *„Elewator Ewa"*, i podpisane przez Prezesa i Wiceprezesa Zarządu Elewator Ewa, Prezesa Zarządu Fast Terminals Sp. z o.o. i Członka Zarządu i Prokurenta PCC Port Szczecin Sp. z o.o. (obecnie: DB Port Szczecin Sp. z o.o.). Osoby te zgodnie z KRS ww. Spółek upoważnione są do reprezentowania tych przedsiębiorców.

Informacje i dokumenty zebrane w toku prowadzonego postępowania wyjaśniającego dały podstawę do podejrzenia, że przedsiębiorcy: DB Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwana dalej: *„DB Port Szczecin"*, (wcześniej: PCC Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwana dalej: *„PCC Port Szczecin"*), Elewator Ewa i Fast Terminals Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwanej dalej: *„Fast Terminals"* zawarli porozumienie, którego celem i skutkiem było wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji na rynku usług cumowniczych świadczonych przez nich na terenie Portu Morskiego w Szczecinie poprzez wspólne ustalenie i stosowanie cen ww. usług. Tym samym działania ww. przedsiębiorców mogły stanowić praktykę ograniczającą konkurencję, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 50 poz. 331 ze zm.), zwanej dalej: *„ustawą o ochronie konkurencji i konsumentów".*

Uwzględniając powyższe, w dniu 3 września 2010r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwany dalej: *„Prezesem Urzędu"* lub *„Prezesem UOKiK"*, wszczął z urzędu, postępowanie antymonopolowe w związku z podejrzeniem zawarcia przez: DB Port Szczecin (wcześniej: PCC Port Szczecin), Elewator Ewa i Fast Terminals porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku usług cumowniczych, świadczonych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie cen ze usługi cumownicze, co mogło stanowić naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (k. 1 – 3).

Do akt tego postępowania włączono część dokumentów i informacji uzyskanych w ramach przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego, o czym zawiadomiono strony postępowania (k. 5 i 263).

W odpowiedzi na zawiadomienie o wszczęciu postępowania ww. przedsiębiorcy przedstawili swoje stanowiska w sprawie.

Z informacji zawartych w piśmie Fast Terminals z dnia 20 września 2010 r., znak: FT/I/09/10, wynika, że *„pismo z dnia 19 sierpnia 2008 r. nie miało na celu wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji na rynku usług cumowniczych świadczonych w Porcie Morskim w Szczecinie. Nie doprowadziło też do naruszenia takiej konkurencji. Jedynym celem pisma była zmiana waluty jednostki rozliczeniowej zawartej w taryfie opłat portowych z euro na złote polskie. W okresie, w którym podpisano pismo kurs euro był bardzo niestabilny, co przekładało się na niestabilność przychodów, gdy tymczasem większość kosztów ponoszona była w złotych polskich*." Spółka najpierw zmieniła walutę rozliczeniową w odniesieniu do wynagrodzenia pobieranego za wykonywane usługi przeładunkowe (z euro na PLN), a następnie podjęła decyzje o zmianie waluty jednostki taryfowej za usługi cumownicze. Spółka podkreśliła, że *„…stosowane stawki za usługi cumownicze wynikały z taryfy ustalonej przez Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A. w dniu 2 września 1998 r., taryfa ta przestała wprawdzie obowiązywać, jednakże na zasadzie zwyczaju portowego taryfa była stosowane w dalszym ciągu. Jest też zwyczajem portowym, że podmioty świadczące usługi informują o zmianach wysokości opłat za świadczone usługi wszystkich zainteresowanych. Pismo z dnia 19 sierpnia 2008 r. czyniło więc zadość ustalonemu zwyczajowi portowemu. Fast Terminals Sp. z o.o. nigdy nie dokonywał żadnych ustaleń dotyczących stosowania ceny za usługi cumownicze i całkowicie samodzielnie prowadził politykę cenową. W szczególności nie zobowiązywał się do utrzymywania takich cen na stałym poziomie, niestosowania rabatów itp.*" Jak podaje Spółka Fast Terminals – wg jej wiedzy - ceny za usługi cumownicze stosowane przez poszczególne podmioty były zróżnicowane, w szczególności z tego względu, że każdy z podmiotów świadczących te usługi mógł stosować rabaty. W złożonych wyjaśnieniach Spółka oświadczyła, że wobec poszczególnych kontrahentów stosuje zróżnicowane ceny wykonywanych usług cumowniczych i nigdy z nikim nie umawiała się co do stosowania jednolitych cen. Wobec podmiotów zlecających duże ilości przeładunków Fast Terminals stosuje inne stawki za cumowanie, niż wynikające z taryfy – w odniesieniu do statków o pojemności ładunkowej od 3001 do 4000 m^3 stosowana jest stawka 180 zł, natomiast dla statków o pojemności od 5001 do 6000 m^3 – stawka 257 zł. W okresie od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2008 r. w *[pkt 1 załącznika do decyzji – informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa]* przypadkach Spółka stosowała stawkę z rabatem, natomiast w *[pkt 2 załącznika do decyzji]* przypadkach stawkę bez rabatu.; w 2009 r. – w *[pkt 3 załącznika do decyzji]* przypadkach stawkę z rabatem, w *[pkt 4 załącznika do decyzji]* – bez rabatu; w 2010 r. (do 31 sierpnia 2010 r.) – w *[pkt 5 załącznika do decyzji]* stawkę z rabatem, w *[pkt 6 załącznika do decyzji]* – bez rabatu.

Dodatkowo, Spółka wyjaśniła, że *„…usługa cumownicza świadczona przez Fast Terminals jest jedynie usługą pomocniczą w stosunku do podstawowej usługi, jaką jest usługa przeładunku. Cena usługi cumowniczej stanowi niewielki ułamek (ca 0,4 – 0,1%), w stosunku do wynagrodzenia za usługę przeładunkową. (…) to gestor ładunku (spedytor) dokonuje wyboru przeładowcy, kierując się między innymi ceną jaką musi zapłacić za przeładunek. Natomiast koszt usługi cumowniczej obciąża armatora i w żaden sposób nie wpływa na wybór miejsca przeładunku (…). W praktyce usługa cumownicza – jako drobna usługa pomocnicza – jest świadczona przez ten sam podmiot, który dokonuje przeładunku. Nie ma jednak przeszkód, aby usługa ta była świadczona przez inny podmiot, jeżeli tak zadecyduje armator bądź jego agent.*

Istnieje więc możliwość swobodnego wyboru podmiotu świadczącego usługę cumowniczą". Spółka Fast Terminals wniosła o umorzenie postępowania (k. 143- 144).

W piśmie z dnia 22 września 2010 r. Spółka Elewator Ewa, znak: PI/1193/2010, wyjaśniła, że: *„…opłaty taryfowe były pobierane początkowo w oparciu o zapisy taryfy portowej z 02.09.1998 r. jednakowej dla wszystkich podmiotów wykonujących te usługi na terenie portu morskiego w Szczecinie. Stawki te w jednolitych wysokościach były stosowane jako zwyczaj portowy przez wszystkie podmioty także (…) po zmianie przepisów Ustawy o portach morskich. Wysokość jednostki taryfowej wprowadzona tą taryfą wynosiła 0,30 EURO za jednostkę taryfową. (…) Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa sp. z o.o. w 2005 roku przeprowadziło zmianę zasad rozliczania związanego z opłatami przeładunkowymi z walut obcych na PLN. W związku z powyższym postanowiono również dokonać zmiany stawek opłat cumowniczych z EURO na PLN i mając na uwadze, wahania kursów przyjęto stawkę 1,30 zł za jednostkę taryfową. Podobnie postąpiły inne podmioty świadczące usługi przeładunkowe w porcie morskim w Szczecinie na zasadzie przyjętego zwyczaju portowego".* W opinii Spółki określenie na zasadzie zwyczaju wspólnie z DB Port Szczecin i Fast Terminals stawki opłaty za usługi cumownicze w odniesieniu do jednostki taryfowej w żaden sposób nie może być przyjęte za działania określone w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z uwagi na to, iż Spółka przeładowuje inne towary niż pozostali dwaj przedsiębiorcy, wobec których wszczęto postępowanie. Spółka Elewator Ewa dodała również, że usługi cumownicze mogą być wykonywane przez inne podmioty w przypadku cumowania na nabrzeżach dzierżawionych przez nią i nie ma przymusu korzystania z usług cumowniczych świadczonych przez Spółkę (k.158-159).

Spółka DB Port Szczecin w piśmie z dnia 30 września 2010 r. wniosła o umorzenie postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość, wyjaśniając jednocześnie, że osoby, które podpisały pismo z dnia 19 sierpnia 2008 r. w imieniu PCC Port Szczecin nie są już pracownikami Spółki i obecnie nie są jej znane ani okoliczności, ani powody podpisania ww. pisma przez jej ówczesną kadrę kierowniczą. DB Port Szczecin zauważyła, że ww. pismo zostało podpisane w 2008 r. i dotyczyło stawek wymienionych w taryfie opłat portowych Zarządu Portu Morskiego Szczecin – Świnoujście S.A. z 1998 r., zwanej dalej: *„taryfą ZPMSŚ".* DB Port Szczecin zaprzestała stosowania taryfy ZPMSŚ wraz z końcem 2008 r. Od 1 stycznia 2009 r. stawki za usługi cumownicze świadczone przez Spółkę są określone przez DB Port Szczecin w sposób niezależny we własnej taryfie. *„Na przełomie 2008/2009 r. organizacja i zasady działania Spółki uległy istotnym zmianom. Było to konsekwencją wejścia spółki w skład grupy kapitałowej PCC. Nowy właściciel Spółki (tj. PCC) podjął decyzję o zmianie zasad świadczenia przez Spółkę usług portowych, w tym usług cumowniczych. Przejawem nowej polityki Spółki było opracowanie własnej taryfy określającej w sposób niezależny ceny za świadczone przez DB Port Szczecin usługi. (…) Zasady określone w taryfie Spółki różnią się od zasad określonych w Taryfie ZPMSŚ. Przede wszystkim, Spółka stosuje różne formy cenowe w zależności od rodzaju obsługiwanych statków. Taryfa DB Port Szczecin przewiduje warunki ogólne oraz szczególne warunki cenowe przeznaczone wyłącznie dla statków kontenerowych. Ceny za usługi cumownicze zawarte w taryfie DB Port Szczecin zostały określone w sposób kwotowy (w PLN). Ponadto, zróżnicowane zostało kryterium dla ustalenia wysokości opłaty w zależności od tego, czy usługi cumownicze są świadczone dla statków kontenerowych, czy też*

dla pozostałych statków. Opłaty te dla statków kontenerowych określone są w zależności od długości statku (pkt 2.1 Taryfy Spółki), a dla pozostałych jednostek są one ustalone kwotowo w złotych w oparciu o pojemność statku (pkt 1.16 taryfy Spółki). Przy ustalaniu wysokości opłat cumowniczych DB Port Szczecin nie stosuje jednostek taryfowych, co miało miejsce w przypadku Taryfy ZWPSŚ." DB Port Szczecin wyjaśniła, że w wielu przypadkach, szczególnie, gdy dotyczy to stałych klientów ustala opłaty cumownicze w drodze negocjacji i określa je indywidualnie w umowie zawartej z danym klientem (k. 168 – 171).

W piśmie z dnia 26 października 2010 r. Spółka podkreśliła, że *„…uchwała zarządu PCC Port Szczecin zatwierdzająca taryfę opłat za usługi cumownicze stosowane przez Spółkę w okresie od 1 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2009 r. została podjęta już w dniu 17 listopada 2008 r. W dacie podjęcia powyższej uchwały prace nad taryfą na 2009 r. były już ukończone (taryfa stanowiła załącznik do uchwały zarządu). Zdaniem DB Port Szczecin okoliczności te wskazują, że intencja wprowadzenia i stosowania przez Spółkę własnych stawek opłat za usługi cumownicze istniała po stronie Spółki już pod koniec 2008 r. i zmaterializowała się poprzez wprowadzenie w życie taryfy DB Port Szczecin obowiązującej w 2009 r. Podjęta przez Zarząd PCC Port Szczecin uchwała powinna być postrzegana jako przejaw zamiaru odstąpienia przez Spółkę od postanowień pisma z dnia 19 sierpnia 2008 r., co ostatecznie nastąpiło z dniem 31 grudnia 2008 r. Wprowadzając w życie nowa taryfę w dniu 1 stycznia 2009 r. Spółka zaprzestała stosować postanowienia wskazanego powyżej pisma."* (k. 292 - 295).

Jak wynika z wyjaśnień Spółki zawartych w piśmie z dnia 9 listopada 2010 r. proces istotnych zmian w odniesieniu do zasad, na jakich Spółka świadczy swoje usługi, w tym usługi cumownicze został zapoczątkowany w momencie włączenia Spółki do grupy kapitałowej PCC. *„Dla nowego właściciela - skoncentrowanego na działalności w sektorze kolejowym - nie do zaakceptowania była sytuacja, w której Spółka miałaby prowadzić swoją działalność bez jasno określonych i znanych klientom reguł dotyczących wysokości i metodologii kalkulacji stawek pobieranych za świadczone usługi. (…) Zmiany w dotychczasowej polityce handlowej Spółki rozpoczęły się od prac nad stworzeniem własnej taryfy dotyczącej statków kontenerowych, które były prowadzone w drugiej połowie 2008 r. W tym celu Spółka nawiązała współpracę z osobami, które były dedykowane do opracowywania taryfy. Taryfa dla statków kontenerowych zaczęła obowiązywać od dnia 15 września 2008 r. Równolegle Spółka rozpoczęła prace nad ogólną taryfą, której postanowienia miały obejmować całość usług świadczonych przez Spółkę, tj. również zasady i ceny usług świadczonych przez Spółkę na rzecz wszystkich kategorii obsługiwanych statków. Decyzje o rozpoczęciu prac na taryfami były całkowicie niezależne i samodzielne. Ich źródłem była chęć wyjścia naprzeciw klientom i prowadzenia transparentnej dla nich polityki cenowej. Powyższe okoliczności znajdują potwierdzenie w korespondencji kierowanej do Sea Line. Informując o wprowadzeniu nowej taryfy „kontenerowej", Spółka informowała jednocześnie o nadchodzących zmianach w swojej polityce handlowej wynikających z przyłączenia jej grupy PCC. Informacja ta dotyczyła także nowej taryfy Spółki dla obsługi statków niekontenerowych.(…) Obowiązująca w 2008 r. taryfa dla statków obsługiwanych na wybrzeżu kontenerowym wprowadzała całkowicie odmienny system kształtowania cen za usługi cumownicze. System ten został zastosowany w ogólnej taryfie Spółki obowiązującej od 1 stycznia 2009 r. Opłaty za usługi*

świadczone na wybrzeżu kontenerowym stanowiły odrębną część taryfy obowiązującej w 2009 r. Ceny za usługi cumownicze zawarte w taryfie Spółki na 2009 r. przewidywały inne kryterium dla ustalenia wysokości opłaty dla usług cumowniczych na wybrzeżu kontenerowym. Opłaty te dla statków kontenerowych określone zostały w zależności od długości statku i były ustalone kwotowo w złotych. Zasady kształtowania opłat cumowniczych w taryfie na 2009 r. dla statków niekontenerowych także różniły się od zasad stosowanych wcześniej w tym zakresie przez Spółkę (również od treści pisma z 19 sierpnia 2008 r.) Zmiany wprowadzono, by „uprościć i ujednolicić taryfy za przeładunki towarów, tak aby były one dostępne i czytelne dla wszystkich podmiotów uczestniczących w obrocie portowo morskim." Przedstawione powyżej okoliczności wskazują, że taryfa Spółki wprowadzona w 2009 r. była wynikiem niezależnych od podmiotów trzecich prac prowadzonych przez utworzony w spółce zespół osób. Odmienne zasady kształtowania cen za usługi cumownicze (a) wyrażenie stawek w sposób kwotowy, (b) odmienne kryteria ich ustalania wskazują, że taryfa obowiązująca od 1 stycznia 2009 nie stanowiła kontynuacji postanowień zawartych w piśmie z dnia 19 sierpnia 2008 r." (k. 398- 402).

Zdaniem Spółki, wraz z rozpoczęciem stosowania przez DB Port Szczecin własnej taryfy (od 1 stycznia 2009 r.), polityka cenowa DB Port Szczecin prowadzona jest w sposób w pełni niezależny od innych przedsiębiorców działających na rynku usług cumowniczych. Ceny za usługi cumownicze nie podlegają uzgodnieniu, ani nie są koordynowane z cenami pobieranymi przez Elewator Ewa i Fast Terminals, tym samym DB Port Szczecin nie narusza zakazu określonego w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

PREZES URZĘDU OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
USTALIŁ NASTĘPUJĄCY STAN FAKTYCZNY

A. UCZESTNICY POROZUMIENIA.

I. DB Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (wcześniej: PCC Port Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie) zarejestrowana jest w KRS pod nr 0000029909. Zgodnie z KRS, organami uprawnionymi do reprezentowania Spółki jest jednoosobowo Prezes Zarządu, a w przypadku zarządu wieloosobowego wymagana jest reprezentacja łączna dwóch członków zarządu lub jednego członka zarządu działającego łącznie z prokurentem (k. 298- 302, 403- 411). Uchwałą z dnia 27 sierpnia 2009 r., nr 7/08/2009, Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki PCC Port Szczecin zmieniło umowę Spółki w ten sposób, że § 2 umowy: *„Firma Spółki brzmi PCC Port Szczecin Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Spółka może używać następującego skrótu firmy: PCC Port Szczecin sp. z o.o."* otrzymał brzmienie: *„Firma Spółki brzmi: DB Port Szczecin Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Spółka może używać następującego skrótu firmy: DB Port Szczecin sp. z o.o."* (k. 253). Zmiana ta została zarejestrowana w KRS w dniu 13 października 2009 r. (k. 250). Usługi cumownicze wykonywane przez Spółkę są czynnościami powiązanymi z usługami przeładunku, które świadczone są w szczególności w odniesieniu do następujących grup towarowych: *[pkt 7 załącznika do decyzji]* (k. 255). Przedsiębiorcy wchodzący w skład grupy kapitałowej DB Port Szczecin nie dokonują przeładunków na terenie Portu Szczecin. Usługi cumownicze Spółka świadczy przy nabrzeżach dzierża-

wionych od ZPMSŚ, tj.: przy Nabrzeżu Rosyjskim, Rumuńskim, Węgierskim, Polskim, Czeskim i Słowackim (k. 18).

II. Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa" Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie zarejestrowana jest w KRS pod nr 0000037112. Zgodnie z KRS *„do składania oświadczeń i podpisywania w imieniu Spółki, do jej reprezentowania na zewnątrz – wymagane jest współdziałanie dwóch członków Zarządu"* (k. 272- 279). Usługi cumownicze wykonywane przez Spółkę są czynnościami powiązanymi z usługami przeładunku, które świadczone są w szczególności w odniesieniu do następujących grup towarowych: ziarna zbóż i nasiona, rzepak, kukurydza, pasze (biomasy i śruty) (k. 161). Usługi cumownicze Spółka świadczy przy nabrzeżach dzierżawionych o ZPMSŚ, tj.: przy Nabrzeżu Zbożowym i Słowackim (k. 124).

III. Fast Terminals Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie zarejestrowana jest w KRS pod nr 0000097741. Zgodnie z KRS organami uprawnionymi do dokonywania czynności prawnych za Spółkę uprawnieni są członkowie Zarządu jednoosobowo (k. 145- 151). Usługi cumownicze wykonywane przez Spółkę są czynnościami powiązanymi z usługami przeładunku, które świadczone są w szczególności w odniesieniu do następujących grup towarowych: wyroby stalowe, papier, płyty drewnopochodne, złom aluminiowy, chemikalia neutralne, tarcica/podkłady kolejowe, konstrukcje (k. 264). Usługi cumownicze Spółka świadczy przy nabrzeżach dzierżawionych o ZPMSŚ, tj.: przy Nabrzeżu Angielskim, Belgijskim i Holenderskim (k. 123, 264).

Tabela 1

Grupy przeładowywanych towarów		
DB Port Szczecin	Elewator Ewa	Fast Terminals
[pkt 7 załącznika do decyzji][1]	ziarna zbóż i nasiona rzepak kukurydza pasze (biomasy, śruty)	wyroby stalowe papier płyty drewnopochodne złom aluminiowy chemikalia neutralne tarcica/podkłady kolejowe konstrukcje

[1] *[pkt 7 załącznika do decyzji]*

Tabela 2

Nazwy eksploatowanych nabrzeży w Porcie Morskim w Szczecinie i ich długość (w m)						
Lp.	DB Port Szczecin		Elewator Ewa		Fast Terminals	
1.	Rosyjskie Rumuńskie Węgierskie Polskie Czeskie Słowackie	*[…]*	Zbożowe Słowackie	*[…]*	Angielskie Belgijskie Holenderskie	*[…]*
2.	-	Σ *[…]*	-	Σ *[…]*	-	Σ *[…]*
3.	Łączna długość nabrzeży przeładunkowych w Porcie Szczecin	*[…]*				
4.	Procentowy stosunek wierszy 2/3	*[…]%*	-	*[…]%*	-	*[…]%*
5.	Łączny % udział długości nabrzeży przeładunkowych eksploatowanych przez strony postępowania w Porcie w Szczecinie	44%				

B. TARYFY STOSOWANE PRZEZ SKARŻONE SPÓŁKI W LATACH 2008 – 2010.

I. Rok 2008 (od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2008 r.).

DB Port Szczecin (wówczas: PCC Port Szczecin), Elewator Ewa i Fast Terminals od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2008 r. pobierały opłaty za wykonywane usługi cumownicze posługując się Taryfą Opłat Portowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. z dnia 2 września 1998r., a także uwzględniając wspólne ustalenia, efektem których było wspólne poinformowanie przez ww. Spółki pismem z dnia 19 sierpnia 2008 r. firm agencyjnych, że od dnia 1 września 2008 r. stawki za cumowanie statków na nabrzeżach ww. spółek *„…wymienione w Taryfie opłat portowych ZMPS-Ś z 02.09.1998 r. § 8 kolumna B, ulegają zmianie. Obowiązująca dotychczas wartość jednostki taryfowej wynosząca 0,3 EURO (Dział I, § 2 pkt 1 Taryfy) będzie wynosiła 1,3 zł. Powyższa*

zmiana podyktowana jest spadkiem kursu EURO, wzrostem kosztów pracowniczych oraz kosztów dzierżawy." (k. 137, 182, 265).

Posługując się Taryfą ZWPSŚ z dnia 2 września 1998 r. ww. Spółki pobierały opłaty za przycumowanie i odcumowanie statków wg tabeli opłat wyrażonych w jednostkach taryfowych określonych dla 67 grup pojemności statku (V) w m^3 (od – do) wskazanych w § 8 ust. 3 kolumna B Taryfy ZWPSŚ z dnia 2 września 1998 r., zgodnie z którą dla poszczególnych pojemności statków przyporządkowano następujące wielkość jednostek taryfowych (k 126- 136):

Tabela 3

Pojemność statku (V) w m^3 od - do	Jednostki taryfowe
do 2000,0	100
od 2001,0 do 3000,0	150
od 3001,0 do 4000,0	175
od 4001,0 do 5000,0	200
od 5001,0 do 6000,0	250
od 6001,0 do 7000,0	275
od 7001,0 do 8000,0	300
od 8001,0 do 9000,0	350
od 9001,0 do 10000,0	375
od 10001,0 do 11000,0	400
od 11001,0 do 12000,0	425
od 12001,0 do 13000,0	450
od 13001,0 do 14000,0	500
od 14001,0 do 15000,0	550
od 15001,0 do 16000,0	600
od 16001,0 do 17000,0	650
od 17001,0 do 18000,0	700
od 18001,0 do 19000,0	750
od 19001,0 do 20000,0	800
od 20001,0 do 22000,0	850
od 22001,0 do 24000,0	900
od 24001,0 do 26000,0	950
od 26001,0 do 28000,0	1000
od 28001,0 do 30000,0	1050
od 30001,0 do 32000,0	1100
od 32001,0 do 34000,0	1150
od 34001,0 do 36000,0	1200

Pojemność statku (V) w m^3 od - do	Jednostki taryfowe
od 36001,0 do 38000,0	1250
od 38001,0 do 40000,0	1350
od 40001,0 do 42000,0	1450
od 42001,0 do 44000,0	1550
od 44001,0 do 46000,0	1650
od 46001,0 do 48000,0	1750
od 48001,0 do 50000,0	1850
od 50001,0 do 52000,0	2000
od 52001,0 do 54000,0	2100
od 54001,0 do 56000,0	2200
od 56001,0 do 58000,0	2300
od 58001,0 do 60000,0	2400
od 60001,0 do 62000,0	2500
od 62001,0 do 64000,0	2600
od 64001,0 do 66000,0	2800
od 66001,0 do 68000,0	2900
od 68001,0 do 70000,0	3000
od 70001,0 do 750000,0	3100
od 75001,0 do 80000,0	3200
od 80001,0 do 85000,0	3300
od 85001,0 do 90000,0	3400
od 90001,0 do 95000,0	3500
od 95001,0 do 100000,0	3600
od 100001,0 do 110000,0	3750
od 110001,0 do 120000,0	3900
od 120001,0 do 130000,0	4050
od 130001,0 do 140000,0	4200

od 140001,0 do 150000,0	4350
od 150001,0 do 160000,0	4500
od 160001,0 do 170000,0	4650
od 170001,0 do 180000,0	4800
od 180001,0 do 190000,0	5000
od 190001,0 do 200000,0	5200

od 200001,0 do 250000,0	5400
od 250001,0 do 300000,0	5600
od 300001,0 do 350000,0	5800
od 350001,0 do 400000,0	6000
Powyżej 400001,0	6200

Dla przykładu, opłata za przycumowanie/odcumowanie statku ustalona przez ww. Spółki dla statku o pojemności wyrażonej w jednostkach taryfowych określonych w Taryfie ZMPSŚ z dnia 2 września 1998 r. wynosiła: 130 zł dla statku o pojemności do 2.000 m^3 (100 jednostek taryfowych x 1,3 zł), a dla statku o pojemności od 2.001 m^3 do 3.000 m^3 – 195 zł (150 jednostek taryfowych x 1,3 zł), itd.

Taryfa ZWPSŚ z dnia 2 września 1998 r. obowiązywała do końca lutego 2006 r. Z dniem 1 marca 2006 r. weszła w życie nowa Taryfa Opłat Portowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. 2006, która nie zawierała opłat za usługi cumownicze wykonywane na rzecz statków żeglugi morskiej. Pomimo, że Taryfa ZWPSŚ z dnia 2 września 1998 r. przestała obowiązywać z końcem lutego 2006 r. strony niniejszego postępowania wciąż się nią posługiwały i nadal posługują w zakresie przyporządkowania poszczególnych pojemności statków do wielkości jednostek taryfowych wykorzystywanych – przy uwzględnieniu ustalonej przez Spółki wartości jednostki taryfowej - do ustalenia ceny za wykonaną usługę.

W rozumieniu Taryfy Opłat Portowych ZMPSiŚ obowiązującej od dnia 1 marca 2006 r. opłatami portowymi są: - opłata tonażowa za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu oraz za zapewnienie w granicach odrębnie określonych limitów, odbioru odpadów ze statku w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania, - opłata przystaniowa pobierana za korzystanie przez statek z nabrzeża i - opłata pasażerska pobierana za zejście na ląd lub wejście pasażera na statek. Opłaty za usługi statkowe (cumownicze, holownicze i pilotażowe) nie zostały ujęte w Taryfie Opłat Portowych ZMPSiŚ obowiązującej od dnia 1 marca 2006 r. ponieważ usługi te zostały na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2004 r., Nr 281, poz. 2782) wyłączone z zakresu działalności podmiotów zarządzających portami.[2] W dniu 1 października 2010 r. weszła w życie Taryfa Opłat Portowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. 2010.

[2] Zgodnie z art. 5 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r., Nr 281, poz. 2782) podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadające udziały lub akcje w spółkach działających w sferze eksploatacji powinny je zbyć do dnia 31 grudnia 2005 r. Działalnością w sferze eksploatacji, prowadzoną w granicach portów i przystani morskich, jest działalność polegająca na świadczeniu usług portowych, którymi są: usługi odnoszące się do statków: pilotowe, holownicze, cumownicze.

Spółka PCC Port Szczecin (obecnie: DB Port Szczecin) - pomimo wspólnych ustaleń z Fast Terminals i Elewator Ewa zawartych w ww. piśmie z dnia 19 sierpnia 2008 r. – od 15 września 2008 r. wprowadziła odrębną taryfę opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków kontenerowych (k. 415-419, 453 - 454). Stawki opłat za zacumowanie i odcumowanie przez PCC Port Szczecin statku kontenerowego na okres od 15 września do 31 grudnia 2008 r. ustalono na następującym poziomie, dla statków o długości:

- do 95 m L.O.A.[3] – 600zł za zawinięcie,
- od 95 m do 125 m – 850 zł za zawinięcie,
- od 125 m do 155 m – 1100 zł za zawinięcie,
- ponad 155 m – 1350 zł za zawinięcie.

II. Lata 2009 - 2010.

W 2009 r. i w 2010 r. Elewator Ewa i Fast Terminals nie dokonywały zmian taryf opłat wprowadzonych wspólnie od dnia 1 września 2008 r.

Odmiennie sytuacja wyglądała w przypadku DB Port Szczecin. Spółka ta - poza wprowadzeniem od dnia 15 września 2008 r. odrębnej taryfy opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków kontenerowych - pod koniec 2008 r. podjęła prace nad zmianą polityki handlowej Spółki i stworzeniem własnej taryfy, odrębnej również dla statków drobnicowych. W wyniku podjętych działań, uchwałą z dnia 17 listopada 2008 r., nr 1/11/2008, Zarząd PCC Port Szczecin zatwierdził taryfę opłat obwiązującą od 1 stycznia do 31 grudnia 2009 r., w której opłaty za usługi cumownicze określono odrębnie dla statków kontenerowych, a odrębnie dla statków drobnicowych (k. 64 - 104, 340). I tak, w punkcie 2 Taryfy stawki za obsługę PCC Port Szczecin na Terminalu Kontenerowym za zacumowanie i odcumowanie ustalono dla statków kontenerowych o długości:

- do 95 m L.O.A. – 600 zł za zawinięcie,
- od 95 m do 125 m – 850 zł za zawinięcie,
- od 125 m do 155 m – 1100 zł za zawinięcie,
- ponad 155 m – 1350 zł za zawinięcie.

Zgodnie postanowieniami pkt 1.18 Taryfy PCC Port Szczecin obwiązującej od 1 stycznia do 31 grudnia 2009 r. opłaty cumownicze pobierane za przycumowanie lub odcumowanie pozostałych statków (drobnicowych) określono w stawkach (w PLN) przyporządkowanych do 34 grup pojemności statku: dla statku o pojemności do 2.000 m^3 opłata za usługę cumowniczą wynosi – 130 zł, dla statku o pojemności od 2.001 m^3 do 3.000 m^3 – 195 zł, itd., aż do 2.405 zł dla statków o pojemności od 48.001 m^3 do 50.000 m^3.

We wprowadzonej przez PCC Port Szczecin na 2009 r. taryfie opłat za usługi cumownicze dla statków drobnicowych pozostawiono – w odróżnieniu od 67 grup pojemności statków określonych w § 8 ust. 3 kolumna B Taryfy ZPMSŚ z

[3] LOA- Lenght Over All – długość całkowita statku.

dnia 2 września 1998 r. - jedynie 34 grupy pojemności statków (34 pierwsze grupy z 67 wskazanych w Taryfie ZPMSŚ). Zmieniono zasady ustalania wartości opłat za wykonaną usługę cumowniczą dla statków drobnicowych poprzez ich kwotowe określenie (w PLN), a nie ustalanie ich wysokości na podstawie iloczynu ilości jednostek taryfowych przyporządkowanych dla danej grupy pojemności statku i jednostkowej wartości jednostki taryfowej ustalonej na 1,3 zł. Pomimo dokonanych zmian w sposobie ustalania wartości opłat, ich wysokość dla umieszczonych w taryfie PCC Port Szczecin grup pojemności statków drobnicowych nie uległa zmianie w porównaniu z okresem od 1 września do 31 grudnia 2008 r. oraz stawkami stosowanymi w 2009 r. przez Elewator Ewa i Fast Terminals, co zaprezentowano w poniższej tabeli:

Tabela 4

Taryfa PCC Port Szczecin na 2009 r.		Iloczyn jednostek taryfowych z Taryfy ZWPSŚ z 2 września 1998 r. i wartości jednostki taryfowej ustalonej przez strony postępowania w dniu 19 sierpnia 2008 r. na 1,3 zł jest równowartością opłaty za usługi cumownicze ustalonej przez PCC Port Szczecin na 2009 r.
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Opłata (w zł)	
do 2000	130,00	100j.t. x 1,3 zł = 130 zł
od 2001 do 3000	195,00	150 j.t. x 1,3 zł = 195 zł
od 3001 do 4000	227,50	175 j.t. x 1,3 zł = 227,50 zł
od 4001 do 5000	260,00	200 j.t. x 1,3 zł = 260 zł
od 5001 do 6000	325,00	250 j.t. x 1,3 zł = 325 zł
od 6001 do 7000	357,50	275 j.t. x 1,3 zł = 357,50 zł
od 7001 do 8000	390,00	300 j.t. x 1,3 zł = 390 zł
od 8001 do 9000	455,00	350 j.t. x 1,3 zł = 455 zł
od 9001 do 10000	485,00	375 j.t. x 1,3 zł = 485 zł
od 10001 do 11000	520,00	400 j.t. x 1,3 zł = 520 zł
od 11001 do 12000	552,50	425 j.t. x 1,3 zł = 552,50 zł
od 12001 do 13000	585,00	450 j.t. x 1,3 zł = 585 zł
od 13001 do 14000	650,00	500 j.t. x 1,3 zł = 650 zł
od 14001 do 15000	715,00	550 j.t. x 1,3 zł = 715 zł
od 15001 do 16000	780,00	600 j.t. x 1,3 zł = 780 zł
od 16001 do 17000	845,00	650 j.t. x 1,3 zł = 845 zł
od 17001 do 18000	910,00	700 j.t. x 1,3 zł = 910 zł
od 18001 do 19000	975,00	750 j.t. x 1,3 zł = 975 zł
od 19001 do 20000	1040,00	800 j.t. x 1,3 zł = 1040 zł
od 20001 do 22000	1105,00	850 j.t. x 1,3 zł = 1105 zł

od 22001 do 24000	1170,00	900 j.t. x 1,3 zł = 1170 zł
od 24001 do 26000	1235,00	950 j.t. x 1,3 zł = 1235 zł
od 26001 do 28000	1300,00	1000 j.t. x 1,3 zł = 1300 zł
od 28001 do 30000	1365,00	1050 j.t. x 1,3 zł = 1365 zł
od 30001 do 32000	1430,00	1100 j.t. x 1,3 zł = 1430 zł
od 32001 do 34000	1495,00	1150 j.t. x 1,3 zł = 1495 zł
od 34001 do 36000	1560,00	1200 j.t. x 1,3 zł = 1560 zł
od 36001 do 38000	1625,00	1250 j.t. x 1,3 zł = 1625 zł
od 38001 do 40000	1755,00	1350 j.t. x 1,3 zł = 1755 zł
od 40001 do 42000	1885,00	1450 j.t. x 1,3 zł = 1885 zł
od 42001 do 44000	2015,00	1550 j.t. x 1,3 zł = 2015 zł
od 44001 do 46000	2145,00	1650 j.t. x 1,3 zł = 2145 zł
od 46001 do 48000	2275,00	1750 j.t. x 1,3 zł = 2275 zł
od 48001 do 50000	2405,00	1850 j.t. x 1,3 zł = 2405zł

Opłaty za wykonywane przez DB Port Szczecin usługi cumownicze pobierane w 2010 r. ustalono w taryfie opłat na 2010 r., zatwierdzonej uchwałą Zarządu Spółki z dnia 28 grudnia 2009 r., nr 1/12/2009, określając odrębne opłaty dla statków kontenerowych, a odrębne dla drobnicowych (k. 105 - 122, 305). W punkcie 2 Taryfy stawki za obsługę PCC Port Szczecin na Terminalu Kontenerowym za zacumowanie i odcumowanie ustalono na poziomie identycznym jak w 2009 r. W punkcie 1.16 Taryfy DB Port Szczecin obwiązującej od 1 stycznia do 31 grudnia 2010 r. opłaty cumownicze pobierane za przycumowanie lub odcumowanie statku określono w stawkach (w PLN) przyporządkowanych do 34 grup pojemności statku, z zastrzeżeniem, że za każde następne 2.000 m^3 pojemności statku powyżej 50.000 m^3 wzrasta o 130 zł.

Wysokość opłat pobieranych w 2010 r. za zacumowanie/ odcumowanie statku o pojemności zakwalifikowanej do jednej z 34 wyszczególnionych grup pojemności nie uległa zmianie w stosunku do roku 2009, jednakże zmiana dokonana w taryfie na 2010 r., polegająca na naliczaniu dla statków o pojemności większej niż 50.000 m^3 opłaty powiększonej o 130 zł za każde następne 2.000 m^3 spowodowała, że wysokość opłat dla statków o pojemności powyżej 50.000 m^3 uległa zmianie w porównaniu z 2008 r. i stawkami stosowanymi w 2010 r. przez Elewator Ewa i Fast Terminals (np. za zacumowanie statku o pojemności 50.200 m^3 DB Port Szczecin w 2010 r. pobiera zgodnie z taryfą opłatę w wysokości 2.535 zł., natomiast Elewator Ewa i Fast Terminals – opłatę w wysokości 2.600 zł. Pomimo dokonanych zmian w sposobie ustalania wartości opłat, ich wysokość dla umieszczonych w taryfie DB Port Szczecin grup pojemności statków do 50.000 m^3 nie uległa zmianie w porównaniu ze stawkami stosowanymi w okresie od 1 września do 31 grudnia 2008 r. oraz w 2009 r. i w 2010 r. przez Elewator Ewa i Fast Terminals, co zaprezentowano w poniższej tabeli:

Tabela 5

Taryfa DB Port Szczecin na 2010 r.		Iloczyn jednostek taryfowych z Taryfy ZWPSŚ z 2 września 1998 r. i wartości jednostki taryfowej ustalonej przez strony postępowania w dniu 19 sierpnia 2008 r. na 1,3 zł jest równowartością opłaty za usługi cumownicze ustalonej przez DB Port Szczecin na 2010 r.
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Opłata (w zł)	
do 2000	130,00	100j.t. x 1,3 zł = 130 zł
od 2001 do 3000	195,00	150 j.t. x 1,3 zł = 195 zł
od 3001 do 4000	227,50	175 j.t. x 1,3 zł = 227,50 zł
od 4001 do 5000	260,00	200 j.t. x 1,3 zł = 260 zł
od 5001 do 6000	325,00	250 j.t. x 1,3 zł = 325 zł
od 6001 do 7000	357,50	275 j.t. x 1,3 zł = 357,50 zł
od 7001 do 8000	390,00	300 j.t. x 1,3 zł = 390 zł
od 8001 do 9000	455,00	350 j.t. x 1,3 zł = 455 zł
od 9001 do 10000	485,00	375 j.t. x 1,3 zł = 485 zł
od 10001 do 11000	520,00	400 j.t. x 1,3 zł = 520 zł
od 11001 do 12000	552,50	425 j.t. x 1,3 zł = 552,50 zł
od 12001 do 13000	585,00	450 j.t. x 1,3 zł = 585 zł
od 13001 do 14000	650,00	500 j.t. x 1,3 zł = 650 zł
od 14001 do 15000	715,00	550 j.t. x 1,3 zł = 715 zł
od 15001 do 16000	780,00	600 j.t. x 1,3 zł = 780 zł
od 16001 do 17000	845,00	650 j.t. x 1,3 zł = 845 zł
od 17001 do 18000	910,00	700 j.t. x 1,3 zł = 910 zł
od 18001 do 19000	975,00	750 j.t. x 1,3 zł = 975 zł
od 19001 do 20000	1040,00	800 j.t. x 1,3 zł = 1040 zł
od 20001 do 22000	1105,00	850 j.t. x 1,3 zł = 1105 zł
od 22001 do 24000	1170,00	900 j.t. x 1,3 zł = 1170 zł
od 24001 do 26000	1235,00	950 j.t. x 1,3 zł = 1235 zł
od 26001 do 28000	1300,00	1000 j.t. x 1,3 zł = 1300 zł
od 28001 do 30000	1365,00	1050 j.t. x 1,3 zł = 1365 zł
od 30001 do 32000	1430,00	1100 j.t. x 1,3 zł = 1430 zł
od 32001 do 34000	1495,00	1150 j.t. x 1,3 zł = 1495 zł
od 34001 do 36000	1560,00	1200 j.t. x 1,3 zł = 1560 zł
od 36001 do 38000	1625,00	1250 j.t. x 1,3 zł = 1625 zł
od 38001 do 40000	1755,00	1350 j.t. x 1,3 zł = 1755 zł

od 40001 do 42000	1885,00	1450 j.t. x 1,3 zł = 1885 zł
od 42001 do 44000	2015,00	1550 j.t. x 1,3 zł = 2015 zł
od 44001 do 46000	2145,00	1650 j.t. x 1,3 zł = 2145 zł
od 46001 do 48000	2275,00	1750 j.t. x 1,3 zł = 2275 zł
od 48001 do 50000*	2405,00	1850 j.t. x 1,3 zł = 2405zł
* za każde następne 2000 m^3 opłata wzrasta o PLN 130,00		Wysokość opłaty pobieranej przez DB Port Szczecin jest różna od opłaty ustalanej na podstawie Taryfy ZWPSŚ z dnia 2 września 1998 r.

Od 1 stycznia do 30 września 2010 r. Spółka wykonała *[pkt 8 załącznika do decyzji]* statków o pojemności powyżej 50.000 m^3 *[pkt 9 załącznika do decyzji]*. Opłata netto za usługę cumowania oraz odcumowania wyniosła *[pkt 10 załącznika do decyzji]* zł (łącznie *[pkt 11 załącznika do decyzji]* zł), co daje kwotę brutto *[pkt 12 załącznika do decyzji]* zł (za zacumowanie i odcumowanie) i *[pkt 13 załącznika do decyzji]* zł łącznie za wykonane usługi.

C. POZOSTALI UCZESTNICY RYNKU.

Poza skarżonymi spółkami - na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie usługi cumownicze świadczone są również przez inne podmioty, których podstawową działalnością są:

- usługi przeładunkowe świadczone przez Bulk Cargo Port Szczecina Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwaną dalej: *„Bulk Cargo"* i Andreas Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwaną dalej: *„Andreas",*

- działalność produkcyjna prowadzona przez Baltchem S.A. Zakłady Chemiczne z siedzibą w Szczecinie, zwane dalej: *„Baltchem"* i FOSFAN S.A. z siedzibą w Szczecinie, zwaną dalej: *„FOSFAN",*

- usługi wykonywane wyłącznie na rzecz statku jakimi są usługi holownicze i usługi cumownicze świadczone przez Zakład Usług Żeglugowych Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, zwany dalej: *„ZUŻ".*

Wskazani wyżej przedsiębiorcy w latach 2008 – 2010 stosowali następujące taryfy za wykonywane usługi cumownicze:

Tabela 6

Baltchem S.A. Zakłady Chemiczne w Szczecinie			
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Jednostki taryfowe	Wartość jednostki taryfowej (w Euro)*	Kwota (w Euro)
2001,0 - 3000	150	0,3	45
3001,0 - 4000	175		52,5
4001,0 - 5000	200		60
5001,0 - 6000	250		75
6001,0 - 7000	275		82,5

7001,0 - 8000	300		90
8001,0 - 9000	350		105
9001,0 - 10000	375		112,5
10001,0 - 11000	400		120
11001,0 - 12000	425		127,5
12001,0 - 13000	450		135
13001,0 - 14000	500		150
14001,0 - 15000	550		165

** przeliczenie stawek na walutę płatności następuje zgodnie z obowiązującym w dniu zakończenia wykonywania usługi średnim kursem kupna wg tabeli kursowej NBP.*

Tabela 7

FOSFAN S.A. w Szczecinie	
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Opłata (w Euro)**
do 500	33,00
501 – 1000	48,00
1001 – 1500	63,00
1501 – 2000	78,00
2001 – 2500	93,00
2501 – 3000	108,00
3001 – 3500	123,00
3501 - 4000	138,00
4001 – 4500	153,00
4501 - 5000	168,00
powyżej 5000	183,00

*** przeliczenie stawek na walutę płatności następuje zgodnie z obowiązującym w dniu poprzedzającym dzień wystawienia faktury za wykonaną usługę kursem średnim wg tabeli kursowej NBP.*

Tabela 8

Bulk Cargo Port Szczecina Sp. z o.o. w Szczecinie		
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Jednostki taryfowe	Wartość jednostki taryfowej (w zł)
do 2000,0	100	**1,14**
od 2001,0 do 3000,0	150	
od 3001,0 do 4000,0	175	
od 4001,0 do 5000,0	200	
od 5001,0 do 6000,0	250	
od 6001,0 do 7000,0	275	
od 7001,0 do 8000,0	300	

od 8001,0 do 9000,0	350	
od 9001,0 do 10000,0	375	
od 10001,0 do 11000,0	400	
od 11001,0 do 12000,0	425	
od 12001,0 do 13000,0	450	
od 13001,0 do 14000,0	500	
od 14001,0 do 15000,0	550	
od 15001,0 do 16000,0	600	
od 16001,0 do 17000,0	650	
od 17001,0 do 18000,0	700	
od 18001,0 do 19000,0	750	
od 19001,0 do 20000 ,0	800	
od 20001,0 do 22000,0	850	
od 22001,0 do 24000,0	900	
od 24001,0 do 26000,0	950	
od 26001,0 do 28000,0	1000	
od 28001,0 do 30000,0	1050	
od 30001,0 do 32000,0	1100	
od 32001,0 do 34000,0	1150	
od 34001,0 do 36000,0	1200	
od 36001,0 do 38000,0	1250	
od 38001,0 do 40000,0	1350	
od 40001,0 do 42000,0	1450	
od 42001,0 do 44000,0	1550	
od 44001,0 do 46000,0	1650	
od 46001,0 do 48000,0	1750	
od 48001,0 do 50000,0	1850	
od 50001,0 do 52000,0	2000	
od 52001,0 do 54000,0	2100	
od 54001,0 do 56000,0	2200	
od 56001,0 do 58000,0	2300	
od 58001,0 do 60000,0	2400	
od 60001,0 do 62000,0	2500	
od 62001,0 do 64000,0	2600	
od 64001,0 do 66000,0	2800	
od 66001,0 do 68000,0	2900	
od 68001,0 do 70000,0	3000	

od 70001,0 do 750000,0	3100	
od 75001,0 do 80000,0	3200	
od 80001,0 do 85000,0	3300	
od 85001,0 do 90000,0	3400	
od 90001,0 do 95000,0	3500	
od 95001,0 do 100000,0	3600	
od 100001,0 do 110000,0	3750	
od 110001,0 do 120000,0	3900	
od 120001,0 do 130000,0	4050	
od 130001,0 do 140000,0	4200	
od 140001,0 do 150000,0	4350	
od 150001,0 do 160000,0	4500	
od 160001,0 do 170000,0	4650	
od 170001,0 do 180000,0	4800	
od 180001,0 do 190000,0	5000	
od 190001,0 do 200000,0	5200	
od 200001,0 do 250000,0	5400	
od 250001,0 do 300000,0	5600	

Tabela 9

Andreas Sp. z o.o. w Szczecinie	
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Opłata (w zł)
do 2000	120
2000 - 3000	180
3000 - 4000	210
4000 - 5000	240
5000 – 6000	300
6000 - 7000	330
7000- 8000	360

Tabela 10

ZUŻ Sp. z o.o. w Szczecinie		
Pojemność statku (V) w m^3 od – do	Jednostki taryfowe	Wartość jednostki taryfowej (w Euro)***
0 - 2000	100	**0,30**
2000 - 3000	150	
3000 - 4000	175	
4000 - 5000	200	

5000 - 6000	250	
6000 - 7000	275	
7000 - 8000	300	
8000 - 9000	350	
9000 - 10000	375	
10000 - 11000	400	
11000 - 12000	425	
12000 - 13000	450	
13000 - 14000	500	
14000 - 15000	550	
15000 - 16000	600	
16000 - 17000	650	
17000 - 18000	700	
18000 - 19000	750	
19000 - 20000	800	
20000 - 22000	850	
22000 - 24000	900	
24000 - 26000	950	
26000 - 28000	1000	
28000 - 30000	1050	
30000 - 32000	1100	
32000 - 34000	1150	
34000 - 36000	1200	
36000 - 38000	1250	
38000 - 40000	1350	
40000 - 42000	1450	
42000 - 44000	1550	
44000 - 46000	1650	
46000 - 48000	1750	
48000 - 50000	1850	
50000 - 52000	2000	
52000 - 54000	2100	
54000 - 56000	2200	
56000 - 58000	2300	
58000 - 60000	2400	
60000 - 62000	2500	
62000 - 64000	2600	

64000 - 66000	2800	
66000 - 68000	2900	
68000 - 70000	3000	
70000 - 750000	3100	
75000 - 80000	3200	
80000 - 85000	3300	
85000 - 90000	3400	
90000 - 95000	3500	
95000 - 100000	3600	
100000 - 110000	3750	
110000 - 120000	3900	
120000 - 130000	4050	
30000 - 140000	4200	
140000 - 150000	4350	
150000 - 160000	4500	
160000 - 170000	4650	
170000 - 180000	4800	
180000 - 190000	5000	
190000 - 200000	5200	
200000 - 250000	5400	
250000 - 300000	5600	
300000 - 350000	5800	
350000 - 400000	6000	
powyżej 400000	6200	

**** przeliczenie stawek na walutę płatności następuje zgodnie z obowiązującym w dniu zakończenie wykonywania usługi, kursem średnim wg tabeli kursowej NBP, o ile umawiające się strony nie uzgodniły inaczej.*

Z powyżej zaprezentowanych danych wynika, że pozostali przedsiębiorcy wykonujący w Porcie Morskim w Szczecinie usługi cumownicze stosują zróżnicowane, tak w zakresie konstrukcji, jak i wysokości stawek taryfy opłat na te usługi.

Z tytułu świadczonych w Porcie Morskim w Szczecinie usług cumowniczych skarżone Spółki i ww. przedsiębiorcy uzyskali w 2009 r. następujące przychody:

Tabela 11

Nazwa przedsiębiorcy	Przychody z usług cumowniczych uzyskane w 2009 r. (w zł)	Udział w rynku
DB Port Szczecin	*[pkt 14 załącznika do decyzji]*	*[pkt 15 załącznika do decyzji]*
Elewator Ewa		
Fast Terminals		

Baltchem S.A. Zakłady Chemiczne Szczecin		
FOSFAN S.A., Szczecin		
ZUŻ Sp. z o.o., Szczecin		
Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.		
Andreas Sp. z o.o., Szczecin		
Suma		

Z powyższego zestawienia wynika, że skarżone Spółki posiadają ponad *[pkt 16 załącznika do decyzji]* udział w usługach cumowniczych świadczonych w Porcie Morskim w Szczecinie.

Ponadto wszystkie z ww. Spółek, w tym skarżone, świadczące w Porcie w Szczecinie usługi na rzecz ładunku potwierdziły, że może powstać konieczność przemieszczenia statku częściowo lub całkowicie rozładowanego/załadowanego i zacumowania go przy innym, wolnym nabrzeżu w celu oczekiwania na dalszy rozładunek/załadunek (ewentualnie wykonanie na rzecz statku innych czynności – np. naprawy) i nie blokowania ruchu statków przy danym nabrzeżu. Spółkami, przy nabrzeżach których dokonywano tego rodzaju operacji są: Baltchem, która roczną liczbę takich przemieszczeń statków szacuje na 2 do 5 przypadków, Fast Terminal, przy nabrzeżach której w 2009 r. wykonano 8 takich operacji, a w 2010 r. – 10, a także Spółka DB Port Szczecin, która w latach 2009 – 2010 r. odnotowała około 20 tego rodzaju operacji.

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

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów zakazuje zawierania porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji na rynku właściwym.

Porozumienia te mogą przybrać następujące formy (art. 6 ust. 1 ustawy)

a) umów zawieranych pomiędzy przedsiębiorcami, między związkami przedsiębiorców oraz między przedsiębiorcami i ich związkami albo niektóre postanowienia tych umów,

b) uzgodnień dokonanych w jakiejkolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki,

c) uchwał lub innych aktów związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych.

Zakaz ten ma zastosowanie zarówno do porozumień zawieranych pomiędzy konkurentami (tzw. porozumienia horyzontalne lub poziome), jak i zawieranych pomiędzy partnerami rynkowymi działającymi na różnych szczeblach obrotu (porozumienia wertykalne lub pionowe). Pierwsze z nich zawierane są miedzy 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, 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, rozumianym nie jako ogólna kategoria ekonomiczna, ale rynku właściwym w danej, konkretnej sprawie.

Stąd też merytoryczne rozpatrzenie zarzutów, postawionych skarżonym przedsiębiorcom, wymaga łącznego przeprowadzenia przez Prezesa UOKiK, co najmniej następujących czynności:

- zdefiniowania rynku właściwego,
- ustalenia, czy uczestnicy tego rynku zawarli porozumienie skutkujące ograniczeniem lub naruszeniem konkurencji na nim.

Sprawą o podstawowym znaczeniu jest jednak rozważenie, czy w wyniku stosowania zarzucanej praktyki doszło do naruszenia interesu publicznoprawnego.

Interes publicznoprawny.

W świetle art. 1 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, celem regulacji w niej przyjętej jest zapewnienie rozwoju i ochrony konkurencji, a także podejmowana w interesie publicznym ochrona przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk ograniczających konkurencję i ochrona interesów konsumentów. Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów należy do sfery prawa publicznego, a instrumenty w niej przewidziane mogą być stosowane jedynie wówczas, gdy na skutek działań przedsiębiorców naruszony jest interes publicznoprawny.

Pojęcie interesu publicznego w postępowaniu antymonopolowym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. Zgodnie z orzecznictwem Sądu Antymonopolowego (obecnie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów) naruszenie interesu publicznego ma miejsce przede wszystkim wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami prawa konkurencji dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie, gdy działania te wywołują na rynku niekorzystne zjawiska[4]. Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów w odniesieniu do konkurencji chroni interes publiczny polegający na zapewnieniu właściwych warunków funkcjonowania rynku gospodarczego[5].

Czynnikiem niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania rynku jest możliwość powstania i rozwoju konkurencji. Dobrem chronionym na podstawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest więc konkurencja rozumiana jako zjawisko o charakterze instytucjonalnym. Za zagrożenie lub naruszenie mechanizmu konkurencji w takim ujęciu należy uznać działania, które dotykają sfery szerszego kręgu uczestników rynku, a więc dotyczą konkurencji rozumianej nie jako sytuację pojedynczego przedsiębiorcy, lecz zaburzeń na rynku rozumianych jako negatywne zjawiska charakteryzujące jego funkcjonowanie[6]. Tylko w warunkach konkurencji przedsiębiorcy i konsumenci mają gwarancję realizacji konstytucyjnej wolności go-

---

[4] Wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 24.01.1991 r. sygn. XV Amr 8/90.

[5] Wyrok Sądu Antymonopolowego z dn. 23.10.2002 r. sygn. XVII Ama 133/01.

[6] Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dn. 28.11.2003 r. sygn. XVII Ama 105/02.

spodarczej i ochrony swoich praw. Jej istotą jest współzawodnictwo niezależnych podmiotów w celu uzyskania przewagi pozwalającej na osiągnięcie maksymalnych korzyści ekonomicznych ze sprzedaży towarów i usług oraz maksymalne zaspokojenie potrzeb konsumentów na możliwie najkorzystniejszych warunkach. Działanie w warunkach konkurencji wymaga samodzielności w podejmowaniu decyzji. Dlatego wszelkie formy grupowych działań przedsiębiorców, które są w stanie ograniczyć wolność działalności gospodarczej uczestników rynku i sztucznie zmienić stosunki rynkowe prowadzą do zakazanego zniekształcenia konkurencji, a przez to godzą w interes publiczny.

Stanowiska to Sąd Najwyższy podtrzymał w wyroku z dnia 5 czerwca 2008r., III SK 40/07, w którym uznał, że każde działanie wymierzone w mechanizm konkurencji godzi w interes publiczny w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. W uzasadnieniu orzeczenia podniesiono m.in. *„Sąd Najwyższy podziela w pełni dotychczasową linię orzecznictwa, zgodnie z którą naruszenie interesu publicznoprawnego ma miejsce nie tylko wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami obu ustaw dotknięty został "szerszy krąg uczestników rynku", ale także, gdy działania te wywołały na rynku inne niekorzystne zjawiska (zob. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 29 maja 2001r., I CKN 1217/98, OSNC 2002 nr 1, poz. 13; z dnia 28 stycznia 2002 r., I CKN 112/99, OSNC 2002 nr 11, poz. 144 czy z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01, niepublikowany). Jak podkreślił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01 (niepublikowany), istnienie interesu publicznoprawnego należy oceniać przez pryzmat szerszego spojrzenia, uwzględniającego całość negatywnych skutków działań na określonym rynku. Użytego w tych orzeczeniach sformułowania: "dotknięcie skutkami działań" sprzecznych z ustawą antymonopolową, nie można jednak rozumieć w sposób wąski i mechaniczny jako tylko bezpośredniego pokrzywdzenia kontrahenta lub konkurentów przedsiębiorcy dopuszczającego się praktyki ograniczającej konkurencję lub innych uczestników rynku (w rozpoznawanej sprawie zainteresowanego przedsiębiorcy Bogusław W. i Zbigniew W.). Trzeba tu oceniać całość negatywnych skutków działań monopolisty na określonym rynku (rynek relewantny), kierując się ogólnymi celami prawa ochrony konkurencji (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lipca 2003 r., I CKN 496/01 niepublikowany)".*

W świetle powyższego stwierdzić należy, iż ustalenia poczynione przez DB Port Szczecin, Fast Terminals i Elewatorr Ewa w zakresie ustalenia jednolitej wysokości opłat pobieranych za wykonywane usługi cumownicze godzą w tak rozumianą konkurencję, gdyż prowadzą do zmiany stosunków rynkowych między przedsiębiorcami, których dotyczą. Działania takie uznać należy za niedopuszczalną ingerencję w swobodę prowadzenia działalności gospodarczej przez niezależne podmioty, która skutkować mogła w sposób negatywny nie tylko w sferze konkurencji, ale również w stosunku do wszystkich rzeczywistych i potencjalnych kontrahentów ww. spółek. Uznać zatem należy, że w okolicznościach przedmiotowej sprawy zagrożony został interes publicznoprawny, co uzasadnia ocenę zachowania stron niniejszego postępowania antymonopolowego na rynku w świetle przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Strony postępowania.

Postępowanie antymonopolowe toczy się z udziałem osób mających przymiot strony. Zgodnie z art. 88 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, stroną postępowania jest każdy, wobec kogo zostało wszczęte postępowanie w sprawie praktyk ograniczających konkurencję.

Zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów pod pojęciem przedsiębiorcy należy rozumieć przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, a także: *a)* osobę fizyczną, osobę prawną, jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, której ustawa przyznaje zdolność prawną, organizującą lub świadczącą usługi o charakterze użyteczności publicznej, które nie są działalnością gospodarczą w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, *b)* osobę fizyczną wykonującą zawód we własnym imieniu i na własny rachunek lub prowadzącą działalność w ramach wykonywania takiego zawodu, *c)* osobę fizyczną, która posiada kontrolę, w rozumieniu pkt 4, nad co najmniej jednym przedsiębiorcą, choćby nie prowadziła działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, jeżeli podejmuje dalsze działania podlegające kontroli koncentracji, o której mowa w art. 13, *d)* związek przedsiębiorców w rozumieniu pkt 2 – na potrzeby przepisów dotyczących praktyk ograniczających konkurencję oraz praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów.

DB Port Szczecin, Elewator Ewa i Fast Terminals prowadzą działalność jako spółki prawa handlowego (spółki z ograniczoną odpowiedzialnością), w związku z czym są przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (t.j. Dz.U. z 2007r., Nr 155, poz. 1095 ze zm.) i bez wątpienia przedsiębiorcami w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Rynek właściwy.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji […] przez rynek właściwy rozumie się *„rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji".* W danej, konkretnej sprawie, aby rynek taki wyznaczyć, trzeba wziąć pod uwagę, co najmniej następujące jego elementy: przedmiot rynku (towar), fazę obrotu towarowego uwzględniającą jej pionową specyfikę, funkcje strony obrotu (podaż popyt), czasowy aspekt obrotu oraz terytorium. Brak jednoczesnej identyfikacji, dla badanych relacji rynkowych, choćby jednego z tych elementów, wskazywać może, iż w danej sprawie mamy do czynienia nie z jednym, ale z większą ilością rynków właściwych.

Identyfikacja wymiaru produktowego rynku sprowadza się do wyodrębnienia towarów, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w oparciu o ich szczególne własności, tak, aby odróżnić te towary (usługi) od innych w taki sposób, by nie istniała możliwość dowolnej ich zamiany. Są to towary (usługi) takie same lub uznane za substytuty.

W niniejszym postępowaniu rynkiem produktowym są usługi cumownicze świadczone na rzecz statków morskich (zacumowanie i odcumowanie statku). Usługa cumowania polega na unieruchomieniu jednostki pływającej (statku wodnego) przy nabrzeżu, kei, pomoście, burcie innej jednostki, boi, pławie, dalbie, beczce cumowniczej itp. Czynności statków morskich dokonuje się za pomocą lin cumowniczych podawanych z pokładu cumującej jednostki. Cumowanie ma na celu nie tylko bieżące unieruchomienie jednostki, ale także zabezpieczenie jej przed zerwaniem w razie pogorszenia pogody, a sposób cumowania powinien uwzględniać także warunki lokalne – przede wszystkim wahania poziomu wody. Zacumowanie wykonuje się po dojściu jednostki do nabrzeża (lub innego obiektu) i wyhamowaniu jej. Przy większych jednostkach dojście to jest realizowane za pomocą holowników portowych. Sama czynność zacumowania polega na podaniu lin cumowniczych na ląd, dociągnięciu nimi jednostki do nabrzeża aż oprze się o odbijacze, a następnie obłożeniu tych lin na polerach. Odcumowanie jednostki pływającej polega na oddaniu cum na pokład.

Definicja rynku w ujęciu geograficznym wyraża ogół stosunków wymiany oraz stosunków równoległych zachodzących między jego uczestnikami, usytuowanymi na danym obszarze. Strony niniejszego postępowania usługi cumownicze świadczą na terenie Portu Morskiego w Szczecinie przy następujących nabrzeżach: DB Port Szczecin - przy nabrzeżu Rosyjskim, Rumuńskim, Węgierskim, Polskim, Czeskim i Słowackim, Elewator Ewa – przy nabrzeżu Zbożowym i Słowackim, Fast Terminals – przy nabrzeżu Angielskim, Holenderskim i Belgijskim. Rynek właściwym w niniejszej sprawie jest rynek terytorialnie identyfikowalny z obszarem Portu Morskiego Szczecin gdzie przedsiębiorcy będący stronami niniejszego postępowania świadczą m.in. usługi cumownicze.

Strukturę podmiotową rynku właściwego, określonego produktowo i terytorialnie jak wyżej, tworzą – po stronie podaży – przedsiębiorcy świadczący usługi cumownicze. Co prawda podstawową działalnością ww. przedsiębiorców jest świadczenie usług przeładunku towarów przewożonych drogą morską, jednakże oferując usługę pomocniczą, jaką jest zacumowanie/odcumowanie statku pozostają oni względem siebie w stosunku konkurencji, zarówno w aspekcie realnym, jak i potencjalnym, bowiem oferują ten sam rodzaj usług w ramach jednego rynku geograficznego. Stronę popytową tworzą natomiast nabywcy tych usług, którymi są podmioty zakupujące usługę cumowniczą w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Mając na uwadze poczynione ustalenia, należy przyjąć, że – w przedmiotowej sprawie – rynkiem właściwym jest, ograniczony do obszary Portu Morskiego w Szczecinie rynek usług cumowniczych.

Porozumienie ograniczające konkurencję.

DB Port Szczecin (wcześniej: PCC Port Szczecin), Elewator Ewa i Fast Terminals postawiono zarzut zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję na rynku usług cumowniczych, świadczonych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie cen ze usługi cumownicze o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W oparciu o przepis art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów zakazem zawierania porozumień objęte są, nie tylko wszelkiego typu umowy dokonywane pomiędzy konkurentami, ale również wszelkie uzgodnienia, na skutek których dochodzi do wyeliminowania, ograniczenia lub naruszenia zasad konkurencji.

Istnienie konkurencji gwarantuje swobodę działania i podejmowania niezależnych decyzji przez wszystkie działające na rynku przedsiębiorstwa. Ograniczenie konkurencji ma miejsce m.in. wówczas, gdy przedsiębiorcy rezygnują z samodzielności w zakresie podejmowania niezależnych decyzji co do tego jaką politykę rynkową realizować i za pomocą jakich parametrów działania (cena, jakość, warunki dystrybucji) to czynić.

Zgodnie z przepisem art. 4 ust. 5 pkt b za porozumienia uznaje się *„uzgodnienia dokonywane w jakiejkolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki".* Istotą tej praktyki jest koordynacja zachowań przedsiębiorców poprzez świadome współdziałanie, którego celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji (tzw. praktyki uzgodnione, czy tzw. współpraca faktyczna). Koordynacja pozwala bowiem na wyeliminowanie niepewności przedsiębiorców co do przebiegu procesów rynkowych i warunków działania konkurencji[7]. Praktyczna kooperacja pomiędzy przedsiębiorcami zajmuje więc miejsce konkurencji. Decydujące zatem, dla zakazu praktyk uzgodnionych, jest stwierdzenie ograniczenia wolności działania przedsiębiorców przez koordynowanie ich zachowań, czyli zastąpienia działaniami skoordynowanymi działań samodzielnych[8].

Uzgodnienie to może przybrać formę wymiany informacji o przyszłych zachowaniach rynkowych, w oczekiwaniu na osiągnięcie efektu koordynacyjnego[9]. Przyjmuje się, że wystarczy, jeżeli z wyprzedzeniem przedsiębiorcy poinformują się wzajemnie o zachowaniu, przez co każdy z nich może planować swoje działanie, polegając na tym, że konkurenci równolegle uczynią to samo[10]. Sąd Pierwszej Instancji (SPI) w Luksemburgu w wyroku z dnia 6 kwietnia 1995r. wskazuje także, że *„wymiana, między konkurującymi przedsiębiorcami, informacji, które mogą być wykorzystane do stworzenia kartelu stanowi praktykę uzgodnioną (…)"*[11]. Ponieważ pojęcie uzgodnionych praktyk zakłada istnienie wzajemnych kontaktów, przyjmuje się także, że warunek ten jest spełniony, jeśli ujawnienie przez jednego konkurenta innemu przyszłych zamiarów lub zachowania na rynku było wnioskowane, bądź przynajmniej zaakceptowane, przez tego innego konkurenta[12]. Uznać należy, że jakikolwiek kontakt, czy to bezpośredni, czy też pośredni, między podmiotami gospodarczymi, w

---

[7] E. Modzelewska – Wąchal, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz,* Twigger, Warszawa, s. 44.

[8] T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo antymonopolowe organów wspólnot europejskich*, *Zakaz porozumień ograniczających konkurencję I*, Urząd Antymonopolowy, Warszawa 1996, s. 29.

[9] T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo …,* s. 29; por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14.07.1972 r. w sprawie 48/69 *Imperial Chemical Industries Ltd. v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. Wyroków SE 1972, 619.

[10] T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo …,*s. 112, por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14.07.1972 r. w sprawie 48/69 *Imperial Chemical Industries Ltd. v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. Wyroków SE 1972, 619.

[11] Wyrok Sądu Pierwszej Instancji (SPI) z dnia 6 kwietnia 1995 r. w sprawie T-142/89 *Usines Gustave Boël SA v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 1995, II-867, w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 1, Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z lat 1990 – 2004*, Opracowanie i wprowadzenie Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005, s. 228.

[12] Wyrok SPI z dnia 15.03.2000 r. w połączonych sprawach T-25/95 (…) *Cimenteries CB i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 2000, II-491, w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2, Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z lat 1990 – 2004*, Opracowanie i wprowadzenie Agata Jurkowska, Tadeusz Skoczny, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005, s. 464 i n.

efekcie którego dochodzi do ujawnia konkurentowi jego zamiarów i planów, stanowi zakazaną praktykę uzgodnioną[13].

W celu udowodnienia, że pomiędzy niezależnymi przedsiębiorcami/ konkurentami doszło do praktyk uzgodnionych, nie jest konieczne, aby którykolwiek z nich lub wszyscy, w sposób formalny zobowiązali się do podjęcia określonego zachowania, wystarczającym jest, że poprzez ujawnienie lub podjęcie zamiarów zmniejszyła się niepewność co do zachowania, jakiego można się spodziewać na rynku[14].

Stosownie do art. 231 K.p.c można uznać za ustalone fakty, mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Zgodnie z orzecznictwem antymonopolowym fakt zawarcia zakazanego prawem porozumienia (w przypadku braku dowodów bezpośrednich) może być udowodniony w sposób pośredni, jeżeli podobieństwo postępowania przedsiębiorców nie da się wyjaśnić bez założenia wcześniej uzgodnionego zachowania tych podmiotów na rynku[15]. Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu dopuszcza stwierdzenie istnienia praktyki uzgodnionej bez konkretnego dowodu, jeżeli, przy uwzględnieniu wszelkich poszlak, identyczności zachowań przedsiębiorców nie da się wyjaśnić inaczej niż uzgodnieniem[16].

W przedmiotowej sprawie dowodem potwierdzającym fakt oświadczenia woli przez wszystkich skarżonych przedsiębiorców jest wspólne pismo z dnia 19 sierpnia 2008 r. przygotowane na papierze firmowym Elewator Ewa i podpisane przez Prezesa i Wiceprezesa Zarządu Elewator Ewa, Prezesa Zarządu Fast Terminals Sp. z o.o. i Członka Zarządu i Prokurenta PCC Port Szczecin. Osoby te, zgodnie z KRS ww. Spółek upoważnione są do ich reprezentowania. Pismo to zostało skierowane do firm agencyjnych i informowało, że od dnia 1 września 2008 r. stawki za cumowanie statków przy nabrzeżach ww. spółek *„…wymienione w Taryfie opłat portowych ZMPS-Ś z 02.09.1998 r. § 8 kolumna B, ulegają zmianie. Obowiązująca dotychczas wartość jednostki taryfowej wynosząca 0,3 EURO (Dział I, § 2 pkt 1 Taryfy) będzie wynosiła 1,3 zł. Powyższa zmiana podyktowana jest spadkiem kursu EURO, wzrostem kosztów pracowniczych oraz kosztów dzierżawy."*

Od 15 września do 31 grudnia 2008 r. Spółka PCC Port Szczecin stosowała odrębną taryfę opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków kontenerowych. Uchwałą z dnia 17 listopada 2008 r. Zarząd PCC Port Szczecin zatwierdził obowiązującą w Spółce w 2009 Taryfę opłat m.in. za usługi cumownicze na 2009 r., a następnie uchwałą z dnia 28 grudnia 2009 r. - obowiązującą w Spółce w 2010 Taryfę opłat m.in. za usługi cumownicze na 2010 r. Wprowadzone do taryf DB Port Szczecin (wcześniej: PCC Port Szczecin), obowiązujących w 2009 r. i w 2010 r., zmiany - dotyczące opłat za usługi cumownicze - polegały na pozostawieniu jako od-

---

[13] Wyrok SPI z dnia 15.03.2000 r. w połączonych sprawach T-25/95 (…) *Cimenteries CB i inni v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 2000, II-491 w *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 2* …, s. 471.

[14] Por. wyrok SPI z dnia 14.05.1998 r. w sprawie T-347/94 *Mayr-Melnhof Kartongesellschaft GmbH v. Komisja Wspólnot Europejskich*, Zb. orz. 1998, II-1751, *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Orzecznictwo, Tom II Część 1 …,* s. 381 i 382.

[15] Wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 1.03.1993 r., XVII Amr 37/92, *„Orzecznictwo Gospodarcze"* 1993, z. 3, poz. 63; Por. wyrok Sądu Antymonopolowego z dnia 20.09.1995 r., XVII Amr 15/95, *„Wokanda"* 1996, Nr 8 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24.4.1996 r., I CRN 49/96, OSNCP 1996, Nr 9, poz. 124.

[16] T. Skoczny, W. Springer, *Podstawowe orzecznictwo …,* s. 30.

rębnej pozycji stawek opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków kontenerowych i wyszczególnieniu – w stosunku do statków drobnicowych – 34 grup pojemności statków. Tak ustalonym grupom pojemności statków przypisano wartości opłat pobieranych za wykonaną usługę cumowniczą określając ich wysokość w złotych polskich, a nie wyliczając na podstawie iloczynu wielkości jednostek taryfowych określonych dla danej grupy pojemności statku i wartości jednostki w wysokości 1,3 zł. Wyodrębnione w taryfie PCC Port Szczecin na 2009 r. 34 grupy są tożsame z 34 pierwszymi grupami pojemności wskazanymi w § 8 ust. 3 kolumna B Taryfy ZPMSŚ z dnia 2 września 1998 r. – 34 pierwsze grupy z 67 wskazanych w Taryfie ZPMSŚ.

W taryfie DB Port Szczecin na 2010 r. dodano zastrzeżenie, że za każde następne 2000 m^3 pojemności statku powyżej 50.000 m^3 opłata za usługę cumowania wzrasta o 130,00 zł. Zmiana ta spowodowała, że wysokość opłat dla statków o pojemności powyżej 50.000 m^3 uległa zmianie w porównaniu ze stawkami stosowanymi w latach 2008 - 2010 przez Elewator Ewa i Fast Terminals. Dla przykładu: DB Port Szczecin w 2010 r. zgodnie z wprowadzoną taryfą za zacumowanie statku o pojemności np. 50.200 m^3 pobrałoby opłatę w wysokości 2.535 zł, natomiast w przypadku Elewator Ewa i Fast Terminals – opłata ta wyniosłaby 2.600 zł. W 2010r. DB Port Szczecin wykonało *[...]* statku o pojemności przekraczającej 50.000 m^3.

W 2009 r. i 2010 r. Elewator Ewa i Fast Terminals nie dokonywały zmian taryf opłat wprowadzonych wspólnie od dnia 1 września 2008 r.

Ustalone przez Prezesa UOKiK okoliczności wskazują, iż pomiędzy PCC Port Szczecin (obecnie: DB Port Szczecin), Elewator Ewa i Fast Terminals doszło do porozumienia cenowego, które przybrało formę działań uzgodnionych. Spółki Elewator Ewa i Fast Terminals nie podjęły dotychczas żadnych działań zmierzających do jego zaprzestania. Odmienna sytuacja ma miejsce w przypadku DB Port Szczecin (wcześniej: PCC Port Szczecin). Spółka ta - pomimo, że dla statków drobnicowych stosowała w okresie od 1 września 2008 r. do 31 grudnia 2008 r. stawki wynikające ze wspólnych ustaleń wyrażonych przez ww. Spółki w piśmie z dnia 19 sierpnia 2008 r. - od 15 września 2008 r. wprowadziła odrębne opłaty za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków kontenerowych i podjęła działania zmierzające do opracowania własnej taryfy opłat na 2009 r. Efektem podjętych czynności było opracowanie przez PCC Port Szczecin taryf opłat portowych na 2009 r., a następnie przez DB Port Szczecin taryf na 2010 r. W taryfach tych wysokość opłat za usługi cumownicze ustalono odrębnie dla statków drobnicowych i odrębnie dla statków kontenerowych. Stawki opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz statków drobnicowych zostały zarówno w taryfie na 2009 r., jak i w taryfie na 2010 r. określone kwotowo (w PLN) dla 34 grup pojemności statków[17]. Analizując taryfy za usługi cumownicze stosowane przez DB Port Szczecin (wcześniej: PCC Port Szczecin) w 2009 r. i 2010 r. w odniesieniu do statków drobnicowych nie można uznać, że w rezultacie ich wprowadzenia Spółka zaprzestała stosowania praktyki ograniczającej konkurencję. Podjęte przez Spółkę działania nie doprowadziły do faktycznej zmiany wysokości stosowanych przez nią w 2009 r. i 2010 r. stawek opłat za usługi cumownicze świadczone na rzecz stat-

[17] W taryfie DB Port Szczecin na 2010 r. dodano zastrzeżenie, że za każde następne 2000 m^3 pojemności statku powyżej 50.000 m^3 opłata za usługę cumowania wzrasta o 130,00 zł.

ków drobnicowych o pojemności do 50.000 m^3. Bezspornym jest, że ograniczono liczbę grup pojemności statków wskazywanych w taryfach na 2009 r. i 2010 r. (uwzględniono 34 pierwsze grupy pojemności statków z 67 grup wskazanych w § 8 ust. 3 kolumna B Taryfy ZPMSŚ z dnia 2 września 1998 r.) i zmieniono graficzny sposób prezentowania wysokości opłat pobieranych za wykonywanie usługi cumowania na rzecz statku o danej pojemności poprzez kwotowe określenie wysokości opłaty (w PLN), co jednak jest prosto wyliczalnym iloczynem ilości jednostek taryfowych przyporządkowanych dla danej grupy pojemności statku i wspólnie ustalonego mnożnika wynoszącego 1,3 zł (*patrz.* Tabela 4 i 5). Tak więc DB Port Szczecin pomimo podjętych w 2008 r. i 2009 r. czynności wciąż – w odniesieniu do statków drobnicowych - stosuje identyczne stawki opłat za usługi cumownicze, jak dwaj pozostali uczestnicy porozumienia – Elewator Ewa i Fast Terminals. W związku z czym należy uznać, że porozumienie polegające na wspólnym ustaleniu i stosowaniu przez ww. Spółki cen ze usługi cumownicze trwa nadal.

Obszarami konkurencji wewnątrzportowej są usługi przeładunkowo – składowe, pilotowe, holownicze i cumownicze[18]. Usługi te są ze sobą powiązane z tego względu, że pilotaż, holowanie oraz cumowanie są czynnościami, które wykonywane są na rzecz statków wchodzącego do portu m.in. w celu wyładunku i/lub załadunku.

Przedsiębiorcy, świadczący na terenie portu usługi związane z obsługą ładunków przewożonych drogą morską, mogą wykonywać – oprócz usług świadczonych na rzecz ładunku - również usługi świadczone na rzecz statku, jakimi są usługi cumownicze. Wykonywanie tych usług przez tego rodzaju przedsiębiorców nie jest koniecznością, ponieważ usługa ta może być wykonana przez podmiot trzeci. Na terenie Portu Morskiego w Szczecinie przedsiębiorcą świadczącym usługi wyłącznie na rzecz statku, jakimi są m.in. usługi cumownicze, jest ZUŻ. Pozostali przedsiębiorcy wykonujący w Porcie Morskim w Szczecinie na rzecz statków usługi cumownicze wykonują również czynności związane z obsługą ładunków – są to przedsiębiorcy zajmujący się – podobnie jak skarżone Spółki - przeładunkiem lub też zakłady produkcyjne. Nie istnieją żadne przeszkody, aby dowolnie wybrany przedsiębiorca - inny, niż dokonujący przeładunku - wykonał usługę cumowniczą na zlecenie przedsiębiorcy świadczącego na terenie Portu Morskiego w Szczecinie usługi na rzecz ładunku. Ponadto w niektórych przypadkach może powstać konieczność przemieszczenia wewnątrz portu statku częściowo lub całkowicie rozładowanego/załadowanego do innego, wolnego nabrzeża w celu oczekiwania np.: na dalszy rozładunek/załadunek i nie blokowania ruchu statków przy danym nabrzeżu. W takich sytuacjach świadczona na rzecz statku usługa cumownicza nie jest wykonywana w powiązaniu z usługą przeładunku. Tak więc, pomimo istniejących powiązań, wskazane wyżej usługi należą do odrębnych obszarów działalności i mogą być wykonywane niezależnie od siebie. Cumowanie, będące elementem łańcucha czynności wykonywanych w związku z zawinięciem statku do portu, choć zwykle poprzedza i łączy się z przemieszczaniem towarów i zmianą środka ich dalszego transportu (z lądowego na morski lub odwrotnie), nie wchodzi w

[18] Analiza wzajemnej pozycji konkurencyjnej polskich portów morskich w zakresie przeładunków: masowych, drobnicowych (LCL) i kontenerowych oraz zmiany po przystąpieniu do UE (opracowanie ekspertyz, analiz i badań w zakresie ochrony konkurencji dla Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ramach projektu 2004/016-829.02.03 Ochrona konkurencji).

zakres przedmiotowy usługi przeładunku i jest, na co wskazują ustalenia stanu faktycznego, świadczona także bez związku z nią.

Pomimo, że skarżone Spółki usługi przeładunku towarów – będące podstawowym przedmiotem ich działalności – świadczą na rzecz różnych grup towarowych (*zobacz:* Tabela nr 1), to jednak na rynku usług cumowniczych pozostają w stosunku do siebie konkurentami i istnieje możliwość zlecenia podmiotowi trzeciemu wykonania przy nabrzeżu eksplatowanym przez wspomniane Spółki usługi cumowania (zacumowania/odcumowania). Tak więc na rzecz statku dostarczającego lub odbierającego ładunek do/z danego nabrzeża, w tym nabrzeży eksploatowanych w Porcie Morskim w Szczecinie m.in. przez DB Port Szczecin, Elewator Ewa i Fast Terminals, usługi cumownicze mogą być wykonane zarówno przez spółkę dokonująca przeładunku towaru, jak i każdy inny podmiot świadczący tego rodzaju usługi i dysponujący przeszkolonymi w tym zakresie służbami.

Przedstawionych faktów nie można interpretować w sposób inny, jak działań uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorcami, będącymi uczestnikami tego samego rynku relewantnego. Tym samym uznać należy, że zasada niezależności przedsiębiorców w zakresie samodzielnych decyzji cenowych, została naruszona. Skutkiem ustalenia identycznych taryf jest ograniczenie konkurencji na lokalnym rynku usług cumowniczych świadczonych w Porcie Morskim w Szczecinie. W wyniku zawartego porozumienia konkurencja cenowa pomiędzy skarżonymi została ograniczona, a stosowanie dla określonych grup klientów systemu rabatów, czy upustów nie zmienia w żaden sposób tej oceny.

Podjęte przez skarżonych przedsiębiorców działania bezsprzecznie godzą w ideę wolnego rynku i swobodę konkurencji. Eliminując ten element współzawodnictwa o klienta i zastępując go – w pełni świadomie i w sposób zamierzony – kooperacją i unifikacją zachowań, skarżeni ograniczyli konkurencję na rynku właściwym.

Należy wskazać, że rynek usług cumowniczych w Porcie Morskim w Szczecinie jest rynkiem skoncentrowanym, bowiem ponad *[pkt 16 załącznika do decyzji]* rynku obsługiwana jest przez spółki DB Port Szczecin, Fast Terminals i Elewator Ewa (*zobacz:* Tabela nr 11).

Mając na uwadze ustalenia stanu faktycznego, postawiony zarzut naruszenia zakazanego porozumienia ograniczającego konkurencję, uznaje się za w pełni udowodniony. Skarżone Spółki zawarły porozumienie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegające na wspólnym ustaleniu i stosowaniu ujednoliconych cen, co skutkowało ograniczeniem konkurencji na rynku usług cumowniczych świadczonych w Porcie Morskim w Szczecinie. Porozumienie to nadal trwa.

Prezes Urzędu, co do zasady, nie kwestionuje prawa do dokonywania zmian cen, w szczególności, gdy jest to wynikiem racjonalizacji prowadzonej działalności gospodarczej lub zmian zachodzących na danym rynku, a przede wszystkim, gdy decyzja taka ma charakter niezależny i autonomiczny. Sprzeczne z prawem antymonopolowym i naruszające reguły konkurencji są natomiast takie działania podejmowane przez uczestników rynku, których celem lub skutkiem jest zniekształcenie relacji współzawodnictwa i rywalizacji pomiędzy przedsiębiorcami na rynku właściwym, co ma miejsce w przedmiotowej sprawie.

Mając na względzie wszystkie okoliczności sprawy należało orzec jak w pkt **I** sentencji.

KARA PIENIĘŻNA

Zgodnie z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów *Prezes Urzędu może nałożyć na przedsiębiorcę, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10 % przychodu osiągniętego w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary, jeżeli przedsiębiorca ten, choćby nieumyślnie dopuścił się naruszenia zakazu określonego w art. 6, w zakresie niewyłączonym na podstawie art. 7 i 8 lub naruszenia zakazu określonego w art. 9.*

Z treści ww. przepisu wynika, iż kara ma charakter fakultatywny, a w związku z tym Prezes Urzędu, w ramach uznania administracyjnego, decyduje czy zasadne jest - w danej sprawie - nałożenie kary i w jakiej wysokości. Ustawa nie zawiera katalogu przesłanek, od których uzależniona jest decyzja o nałożeniu kary. W art. 111 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów wskazuje się jedynie, iż ustalając wysokość kary Prezes Urzędu winien wziąć pod uwagę okres, stopień oraz okoliczności naruszenia przepisów ustawy, a także uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

W punkcie I sentencji niniejszej decyzji orzeczono stosowanie przez DB Port Szczecin, Elewator Ewa i Fast Terminals praktyki ograniczającej konkurencję, określonej art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, polegającej na zawarciu porozumienia ograniczającego konkurencję, poprzez wspólne ustalenie i stosowanie ujednoliconych stawek opłat za usługi cumownicze wykonywane w Porcie Morskim w Szczecinie.

Udowodniono również, że praktyka ta prowadzi do naruszenia zasad wolnego rynku i godzi w prawem chronione reguły konkurencji.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów - określając maksymalny wymiar kary jaką Prezes UOKiK może nałożyć na przedsiębiorcę dopuszczającego się choćby nieumyślnie stosowania praktyk ograniczających konkurencję (do 10% przychodu osiągniętego przez przedsiębiorcę w roku rozliczeniowym poprzedzającym rok nałożenia kary) nie przesądza jednak o bezwzględnej jej wysokości. Ostateczna decyzja w tym zakresie ma charakter dyskrecjonalny i należy do Prezesa UOKiK, który, analizując odrębnie każdy, konkretny przypadek i rozstrzygając o sankcji, kieruje się założeniem, że musi ona spełniać zarówno funkcję represyjną, jak i prewencyjną (dyscyplinującą).

Kara pieniężna – jak to wynika wprost z art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów – może być nałożona na przedsiębiorcę niezależnie od tego, czy uczestnik porozumienia naruszył umyślnie, czy też nieumyślnie stosowne przepisy tego aktu prawnego, a zatem nawet bez względu na okoliczność występowania po jego stronie winy, rozumianej jako świadomość bezprawności określonego zachowania. Nieumyślność naruszenia powinna natomiast zostać wzięta pod uwagę przy wymierzaniu wymiaru kary, w tym przy miarkowaniu jej wysokości[19].

---

[19] Ustawa o ochronie Konkurencji i konsumentów. Komentarz, pod red. K. Kohoutka i M. Sieradzkiej, Warszawa 2008, s. 1026-1027.

Ustalając wymiar kary pieniężnej Prezes Urzędu w pierwszej kolejności dokonał oceny wagi stwierdzonego w niniejszej decyzji naruszenia, która określa wysokość kwoty bazowej kary, będącej odsetkiem uzyskanego przez ww. przedsiębiorców w 2009 roku przychodu. Prezes UOKiK, dokonując ich oceny wyróżnia naruszenia bardzo poważne, naruszenia poważne i naruszenia mniej poważne.

Oceniając wagę praktyki Prezes Urzędu wziął pod uwagę okoliczność, że porozumienie zawarte przez ww. przedsiębiorców, określone w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, zaliczane jest do najcięższych naruszeń prawa konkurencji[20].

Wspólne ujednolicenie przez uczestników przedmiotowego porozumienia wartości jednostki taryfowej obowiązującej od dnia 1 września 2008r., na poziomie 1,30zł, stanowi ingerencję w swobodę działalności gospodarczej, której nieodzownym elementem jest samodzielnie prowadzona przez niezależnych przedsiębiorców polityka handlowa, na którą składają się m.in. decyzje cenowe dotyczące wysokości opłat pobieranych za świadczone usługi.

Jak na to bezsprzecznie wskazują wyniki prowadzonego postępowania, skarżeni przedsiębiorcy, dokonali wspólnych ustaleń co do cen świadczonych usług cumowniczych, przez co ingerowali w zasady funkcjonowania wolnego rynku. Stwierdzona praktyka naruszyła też fundamentalną zasadę suwerenności niezależnych podmiotów w podejmowaniu decyzji rynkowych, a jej celem było ograniczenie konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami świadczącymi usługi cumownicze. Ocena Prezesa Urzędu dotycząca negatywnego wpływu praktyki ograniczającej konkurencję lub nawet stwarzającej potencjalne zagrożenie dla polityki cenowej przedsiębiorców została przedstawiona wcześniej.

Prezes Urzędu uznał, że działanie przedsiębiorców było poważnym naruszeniem konkurencji, którego nie tylko potencjalne, ale i realne skutki mają miejsce na rynku usług cumowniczych, świadczonych w porcie szczecińskim i w szczególności ujawniają się w sytuacjach, w których cumowanie nie pozostaje w związku z przeładunkiem towarów, tzn. bezpośrednio nie poprzedza go, ani po nim nie następuje.

Prezes Urzędu, biorąc m.in. pod uwagę specyfikę świadczenia usług cumowniczych, przyjął kwotę bazową kary, stanowiącą podstawę do dalszych ustaleń wysokości nakładanych kar pieniężnych, na poziomie *[…]%* przychodów każdego z uczestników porozumienia.

Tabela 12

Uczestnik porozumienia	Przychód za 2009 r. (w zł)	*[…]*% przychodu (w zł)
DB Port Szczecin	*[pkt 17 załącznika do decyzji]*	*[pkt 18 załącznika do decyzji]*
Elewator Ewa		
Fast Terminals		

Wyrażając pogląd, iż wymiar kary pieniężnej winien być skorelowany nie tylko z naturą naruszenia przez przedsiębiorców przepisów ustawy o ochronie konkurencji i

[20] T. Skoczny, „*Zakaz Praktyk Ograniczających Konkurencję*", Warszawa 2003, s. 17.

konsumentów, ale, nadto, z zakresem i siłą wpływu tego naruszenia na stan konkurencji na rynku właściwym, Prezes Urzędu poddał analizie specyfikę:

- rynku, na którym doszło do naruszenia przez DB Port Szczecin, Elewator Ewa i Fast Terminals reguł konkurencji,
- działalności na tym rynku uczestników porozumienia,

a po jej przeprowadzeniu stwierdził, iż:

- rynek usług cumowniczych w Porcie Morskim w Szczecinie jest rynkiem zróżnicowanym, tak w zakresie struktury podmiotowej, jak i parametrów go określających, w tym wysokości opłat pobieranych za świadczone usługi przez pozostałych jego uczestników, nie będących uczestnikami porozumienia,
- pomimo tego, że usługi cumownicze są usługami w przeważającej większości świadczonymi w powiązaniu z wykonaniem usługi przeładunku, skutki zawartego porozumienia mogą ujawniać się przede wszystkim w sytuacjach, w których cumowanie nie pozostaje w związku z przeładunkiem towarów i które to sytuacje zdarzają się sporadycznie,
- zacumowanie i odcumowanie statku nie są na tyle specyficznymi usługami, aby ich odbiorcy finalni nie mogli zlecić ich wykonania innemu, funkcjonującemu na rynku właściwym podmiotowi,

W związku z tym, że:

- przedmiotowe naruszenie dotyczy usług, które - z punktu widzenia podmiotów na rzecz których są świadczone - nie należą do usług o szczególnym, priorytetowym dla nich znaczeniu, a zasadniczo są usługami pomocniczymi w związku z zawinięciem statku do portu,

- niezależnie od ograniczenia współzawodnictwa, jakie mogło mieć miejsce wskutek zawarcia porozumienia, brak jest dowodów na to, by ewentualne konsekwencje tego ograniczenia były nieodwracalne, bądź trudno odwracalne zarówno dla stanu konkurencji na rynku, który charakteryzuje się m.in. brakiem znaczących barier wejścia, jak i dla nabywców tych usług,

- uczestnicy porozumienia z usług cumowniczych uzyskują przychody stanowiące niewielki *[…]* udział w ich całkowitych przychodach,

Prezes Urzędu postanowił obniżyć kwoty kar wskazane w tabeli 12 o *[…]*% tj. do poziomu przedstawionego w tabeli 13.

Tabela 13

Uczestnik porozumienia	Przychód za 2009 r. (w zł)	*[…]*% przychodu (w zł)	*[…]*% przychodu – *[…]*% (w zł)
DB Port Szczecin	*[pkt 17 załącznika do decyzji]*	*[pkt 18 załącznika do decyzji]*	*[pkt 19 załącznika do decyzji]*
Elewator Ewa			
Fast Terminals			

Ponadto, pomimo tego, że przedmiotowa praktyka trwa od 1 września 2008r., a więc jest działaniem długotrwałym, Prezes UOKiK uznał, że skutki jej stosowania mają niewielki zasięg i mogą występować tylko sporadycznie, w związku z czym długotrwałość praktyki nie spowodowała zwielokrotnienia jej negatywnych skutków.

1. Kara nałożona na DB Port Szczecin.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami Spółka DB Port Szczecin uzyskała w 2009 r. przychód w wysokości *[pkt 20 załącznika do decyzji]* zł, w tym z wykonywanych usług cumowniczych *[pkt 21 załącznika do decyzji]* zł, z czego na rzecz statków drobnicowych na poziomie ok. *[pkt 22 załącznika do decyzji]* zł. Kwota wyjściowa kary, określona na poziomie *[…]*% przychodu, obniżona w wyniku uwzględnienia specyfiki rynku i działalności przedsiębiorcy o *[…]*% stanowi *[pkt 23 załącznika do decyzji]* zł. Jak zostało wspomniane, długotrwałość praktyki pozostała bez wpływu na wysokość kary.

Biorąc pod uwagę występujące w sprawie okoliczności obciążające i łagodzące, Prezes Urzędu – ustalając ostateczny wymiar kary nałożonej na Spółkę wziął pod uwagę następujące fakty:

- Spółka DB Port Szczecin po dacie 1 września 2008 r. podjęła działania mające na celu opracowanie własnej taryfy opłat, a także częściowo odstąpiła od uzgodnień podjętych wspólnie z innymi uczestnikami porozumienia, poprzez przyjęcie i stosowanie od 15 września 2008 r. odmiennych niż dla statków drobnicowych, zasad ustalania opłat za usługi cumownicze, świadczone na rzecz statków kontenerowych. Ponadto przedsiębiorca ten ustalił i stosował w 2010 r. odmienny niż inni uczestnicy porozumienia algorytm obliczania należności za usługi cumownicze wykonywane na rzecz statków drobnicowych o pojemności powyżej 50.000m^3. Przywołane fakty uzasadniają, w ocenie Prezesa Urzędu, obniżenie wymiaru kary,
- działania podjęte przez uczestników przedmiotowego porozumienia znajdujące wyraz w dokumencie określającym wartość jednostki taryfowej stosowanej od 1 września 2008 r. - należy uznać za umyślne i podwyższyć z tego tytułu wymiar kary.

Po uwzględnieniu okoliczności obciążających i łagodzących wymiar kary ustalono na poziomie 41.954 zł, co stanowi *[pkt 24 załącznika do decyzji]* % przychodu Spółki.

2. Kara nałożona na Elewator Ewa.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami Spółka Elewator Ewa uzyskała w 2009 r. przychód w wysokości *[pkt 25 załącznika do decyzji]* zł, w tym z wykonywanych usług cumowniczych *[pkt 26 załącznika do decyzji]* zł. Kwota wyjściowa kary, określona na poziomie *[…]*% przychodu, obniżona w wyniku uwzględnienia specyfiki rynku i działalności przedsiębiorcy o *[…]*%, stanowi *[pkt 27 załącznika do decyzji]* zł. Jak zostało wspomniane, długotrwałość praktyki pozostała bez wpływu na wysokość kary.

Biorąc pod uwagę występujące w sprawie okoliczności obciążające i łagodzące, Prezes Urzędu – ustalając ostateczny wymiar kary nałożonej na Spółkę wziął pod uwagę, że działania podjęte przez strony przedmiotowego porozumienia - znajdujące

wyraz w dokumencie określającym wartość jednostki taryfowej stosowanej od 1 września 2008 r. - należy uznać za umyślne. Jednocześnie Prezes Urzędu doszedł do przekonania, iż w odniesieniu do zachowania Spółki nie wystąpiły okoliczności łagodzące.

Po uwzględnieniu powyższych okoliczności wymiar kary ustalono na poziomie 23.016 zł, co stanowi *[pkt 28 załącznika do decyzji]* % przychodu Spółki.

3. Kara nałożona na Fast Terminals.

Zgodnie z przedstawionymi dokumentami Spółka Fast Terminals uzyskała w 2009 r. przychód w wysokości *[pkt 29 załącznika do decyzji]* zł, w tym z wykonywanych usług cumowniczych *[pkt 30 załącznika do decyzji]* zł. Kwota wyjściowa kary, określona na poziomie *[…]*% przychodu, obniżona w wyniku uwzględnienia specyfiki rynku i działalności przedsiębiorcy o *[…]* %, stanowi *[pkt 31 załącznika do decyzji]* zł. Jak zostało wspomniane, długotrwałość praktyki pozostała bez wpływu na wysokość kary.

Biorąc pod uwagę specyfikę rynku i działalności przedsiębiorcy, Prezes Urzędu – ustalając ostateczny wymiar kary nałożonej na Spółkę wziął pod uwagę, że działania podjęte przez strony przedmiotowego porozumienia - znajdujące wyraz w dokumencie określającym wartość jednostki taryfowej stosowanej od 1 września 2008 r. - należy uznać za umyślnie. Jednocześnie Prezes Urzędu doszedł do przekonania, iż w odniesieniu do zachowania Spółki nie wystąpiły okoliczności łagodzące

Po uwzględnieniu powyższych okoliczności wymiar kary ustalono na poziomie 7.063 zł, co stanowi*[pkt 32 załącznika do decyzji]* % przychodu Spółki.

W ocenie Prezesa Urzędu wszystkie wymierzone kary, stanowiące odsetek przychodów uzyskanych przez przedsiębiorców w 2009 r. i ustalone znacznie poniżej maksymalnego wymiaru kary przewidzianego w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji konsumentów są adekwatne do stopnia naruszenia przepisów ww. ustawy i współmierne do możliwości finansowych przedsiębiorców.

Zgodnie z art. 112 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów karę pieniężną należy uiścić w terminie 14 dni od dnia uprawomocnienia się niniejszej decyzji na konto Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie:

NBP O/O Warszawa 51101010100078782231000000.

Stosownie do treści art. 81 ust 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, w związku z art. 479^{28} § 2 k.p.c., od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - Delegatury Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Gdańsku.

Otrzymują:

DB Port Szczecin Sp. z o.o.
za pośrednictwem:

Pana Krzysztofa Kantona
Pana Jarosława Łukawskiego
Sołtysiński, Kawecki & Szlęzak
ul. Wawelska 15 B
02- 034 Warszawa

PUP „Elewator Ewa" Sp. z o.o.
ul. Hryniewieckiego 26
70- 606 Szczecin

Fast Terminals Sp. z o.o.
ul. Bytomska 7
70- 603 Szczecin