

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Kartel výrobců nákladních vozidel: odpovědnost dceřiné společnosti za kartelové jednání matky a další právní otázky

Za kauzou kartelu výrobců nákladních vozidel se ohlížíme již více než pět let[1], ale klíčová rozhodnutí, která nás přiblíží k vyčíslení škod, které kartel způsobil, se stále očekávají. Přestože již bylo vydáno několik rozhodnutí ve věci (jednalo se převážně o nároky malého rozsahu), ta hlavní, která zahrnují hromadné žaloby často o několika tisících žalobců, stojí téměř před cílovou rovinkou.

Předběžné otázky k Soudnímu dvoru Evropské unie

Očekávaná rozhodnutí jsou mimo jiné zdržována i z důvodu častého pokládání předběžných otázek Soudnímu dvoru Evropské unie (dále jen "SDEU"). Zde je vhodné připomenout např. otázku Leonského soudu[2], zda omezení retroaktivních účinků hmotněprávních pravidel stanovené ve směrnici odkazuje na den, kdy došlo k porušení předpisů hospodářské soutěže, nebo na datum podání žaloby na náhradu škody, o kterém jsme informovali v předešlém článku[3]. V době psaní tohoto textu SDEU na tuto otázku ještě neodpověděl.

Dne 22. 4. 2021 vydal generální advokát SDEU své stanovisko týkající se předběžné otázky, kterou vznesl obchodní soud v Madridu[4]. Na toto stanovisko navazuje i rozhodnutí SDEU ze dne 15. 7. 2021[5]. Tato předběžná otázka se zaměřuje na místní příslušnost soudů v otázkách protisoutěžního jednání. SDEU došel k závěru, že místně příslušný je soud, v jehož obvodu podnik, jenž se domnívá, že byl poškozen, koupil dotčené zboží, nebo v případě nákupů provedených tímto podnikem na více místech, soud, v jehož obvodu se nachází sídlo uvedeného podniku[6].

Zásadní otázku řešil také soud v Barceloně, který požádal o výklad evropského práva v otázce, zda je dceřiná společnost odpovědná za škodu vzniklá z protisoutěžního jednání, pokud byla za toto jednání pokutována pouze mateřská společnost[7].

V této otázce generální advokát připomíná, že pojem „podnik“ v čl. 101 SFEU se týká funkčnosti hospodářské jednotky, nikoliv toho, jakou má právní formu. V případě "zdola nahoru", tedy v otázce postavené, zda je mateřská společnost odpovědná za dceru, je proto rozhodující fakt, zda dceřiná společnost jedná na trhu samostatně, nebo na ni má rozhodující vliv mateřská společnost. V případě, že mateřská společnost rozhodující vliv má, je považována za jednu hospodářskou jednotku (tedy podnik) a je tak odpovědná spolu s dcerou.

Podle generálního advokáta nicméně i případě, kterého se otázka týká, tedy "shora dolů", není důvod neuplatnit odpovědnost za škodu, neboť předmětem diskuse je stále jediná hospodářská jednotka. Zatímco však pojem rozhodujícího vlivu lze použít k určení toho, zda mateřská společnost může nést odpovědnost za protisoutěžní jednání své dcery, nelze jej použít v opačném směru. Generální advokát proto považuje za rozhodující, zda byla činnost dceřiné společnosti na trhu objektivně nezbytná k realizaci daného protisoutěžního jednání, či nikoliv. K určení tohoto stanovuje dvě podmínky, které musí být splněny, aby dceřiná společnost odpovědná byla:

1. obě společnosti tvořily v době protiprávního jednání jeden podnik ve smyslu článku 101 SFEU,

a

2. jednání dceřiné společnosti na dotčeném trhu podstatně přispělo k cíli protiprávního jednání a k naplnění účinků tohoto protiprávního jednání.

Pokud se SDEU bude tímto stanoviskem řídit, umožní takto formulované podmínky poškozeným uplatňovat své nároky po všech společnostech, které tvoří hospodářské jednotky působící na relevantním trhu, což má potenciál výrazně zjednodušit uplatnění nároku na náhradu škody.

Rozhodnutí Amsterdamského soudu

Vezmeme-li v úvahu výše uvedené, dospějeme k závěru, že kauza výrobců nákladních vozidel se rozhodně neocitla ve statickém stavu. Dovolujeme si také dovozovat, že rozhodnutí v tomto případě nemají význam jen pro případ samotný, ale představují výrazný přínos pro (nejen) soutěžní právo obecně. V rámci jednotlivých řízení se totiž v postoji obou stran objevuje mnoho validních argumentů, se kterými se soudy musí vypořádat, a které budou pravděpodobně sloužit jako šablona pro obdobné pozdější spory.

Příkladem může být dílčí rozhodnutí soudu v Amsterdamu ze dne 12. 5. 2021[8], které se zabývá několika zásadními argumenty společností účastnících se kartelu. V tomto rozhodnutí soud potvrdil, že rozhodnutí Evropské komise je pro soud závazné v celém rozsahu (což bylo žalovanými zpochybňováno) a soud může využít i informace z podrobnějšího popisu faktického jednání (tj. například i z rozhodnutí týkající se společnosti Scania[9]). Dále bylo potvrzeno, že protiprávní jednání konstatované Evropskou komisí se vztahuje jak na vozidla zakoupená, tak i pronajatá či pořízená na leasing. Zároveň nezáleží, jestli bylo vozidlo pořízeno přímo od výrobce, nebo dealera.

Jeden z nejzásadnějších argumentů žalovaných společností, že mezi nimi docházelo pouze k výměně informací týkajících se ceníků, byl zamítnut také. Soud naopak konstatoval, že se žalované společnosti na cenách domlouvaly. Zamítnul i argument na tuto úvahu navazující, a to že i přestože si sdílely informace o cenách, jejich jednání nemělo na finální ceny žádný vliv.

Shrnutí

Soudní řízení s účastníky kartelu již dospělo ke konci v celé řadě případů, vždy se však jednalo o nároky menšího rozsahu a tudíž i administrativní náročnosti. Majorita poškozených však stále čeká na výsledek soudního řízení, který však lze s postupujícím časem odhadovat se stále se zvyšující přesností. Ačkoliv si nedovolujeme předvídat výsledek řízení, dovolíme si tvrdit, že celá kauza již nestojí před otázkou, *zda* žalované společnosti budou muset nahradit škodu, ale *v jakém rozsahu* budou nuceny škodu nahradit.



Kamila Straková,
právní asistent

V Jirchářích 147/3
110 00 Praha 1 -Nové Město

Tel.: +420 606 286 589
e-mail: info@litfin.cz

[1] Komise pokutovala zúčastněné společnosti již 19. 7. 2016

[2] Últimas sentencias del Tribunal Supremo 84/2020

[3] K dispozici >>> [zde](#).

[4] K dispozici >>> [zde](#).

[5] K dispozici >>> [zde](#).

[6] tamtéž

[7] K dispozici >>> [zde](#).

[8] K dispozici >>> [zde](#).

[9] viz. předchozí článek k dispozici >>> [zde](#).

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Doručování soudních písemností ze zahraničí do ČR](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc únor 2026](#)
- [Digital Fairness Act a influencer marketing - cesta ke konci roztržitosti regulace?](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc leden 2026](#)
- [IATA Travel & Cargo akreditace v letectví - v čem spočívají její výhody?](#)

- [Digital Omnibus o AI: návrh nařízení o zjednodušení pravidel pro umělou inteligenci](#)
- [Rozhodčí nálezy vydané ruskými rozhodčími soudy a jejich uznání a výkon na území EU](#)
- [Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?](#)
- [AIFMD II v České republice: Schvalovací proces a co čeká investiční společnosti](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc prosinec 2025](#)