

9. 2. 2021

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

Kauza kartelu výrobců nákladních vozidel: přehled roku 2020

V červenci 2016 Evropská komise udělila rekordní pokutu společnostem účastnícím se kartelu, který spočíval mj. v navýšení cen nákladních automobilů. Účastníky byli nejvýznamnější hráči na trhu – DAF, Daimler, MAN, Iveco, Volvo, Renault a Scania. Scania se nicméně, na rozdíl od svých „partners in crime“ odvolala, a pokutu si tak odnesla až o rok později, čímž stanovila výslednou částku, kterou společnosti zaplatí, na 3.8 mld. EUR[1].

Rozhodnutí ohledně toho, kolik přesně Scania zaplatí, nicméně ještě není konečné - 18. června 2020 se případ Scanie projednával znovu, nyní před EU General Court[2]. Zajímavá na tom je zejména skutečnost, že se celý proces odehrával „za zavřenými dveřmi“ a veřejná verze záznamu slyšení byla vydána v cenzurované verzi, což je postup, který by měl být uplatňován pouze ve výjimečných případech a za patřičného zdůvodnění. O existenci dostatečných důvodů panují jisté pochyby, neboť v záznamu byly cenzurovány informace, které jsou veřejně známé mimo jiné i z webových stránek Evropské komise[3].

Kartel výrobců nákladních automobilů nicméně nebude stát své účastníky jen částku, kterou zaplatí na pokutě, kterou vyčíslila Evropská komise. Po celé Evropě se sbírá bezprecedentní množství skupinových žalob, kde poškození chtějí uplatnit své nároky vůči kartelistům. Poškození operují se skutečností, že pokud nakoupili svá vozidla za cenu, která byla v důsledku kartelu vyšší, měli by obdržet zpět svůj přeplatek. V tomto případě mohou účastníci kartelu nicméně uplatnit i nároky z tzv. passing on, tedy přenesení škody na konečného uživatele vozidla - obvykle provozovatele autodopravy[4]. Zjednodušeně lze říci, že pokud je automobil zakoupen draž, je většinou i za vyšší cenu prodán, a škoda se tak může přesunout v určitém poměru i na konečného kupce. Na tomto příkladu je dobře vidět rozdělení nároků na dvě skupiny: koncové uživatele, kteří zaplatili navýšenou cenu, a prostředníky, přes které se vyšší cena vozidla přenesla dále, ale pořád měla vliv na jejich podnikání.

Skupinové žaloby se shromažďují celkem v 15 jurisdikcích[5], zejména pak ve Španělsku, Nizozemí, Velké Británii a Německu, kde jsou žalovány nároky (nejen) dopravců podnikajících napříč celou Evropou. Například žaloby těch provozovatelů nákladních automobilů, kteří pocházejí z ČR a Slovenska, patří k žalobám uplatňovaným v Německu (prozatím bez úspěchu) a Nizozemí (kde se stále čeká na rozhodnutí soudu).

Španělsko

Během loňského roku bylo jen ve Španělsku vyneseno téměř 100 rozsudků, které přiznaly žalobcům minimálně 5 % z pořizovací ceny automobilu, k čemuž také často připočítávali úroky. Dalo by se říci, že tamější soudy se spíše staví na stranu poškozených - v říjnu 2019 byl například zveřejněn rozsudek z Barcelony, kde poškození operovali se škodou odhadovanou kolem 10% ceny vozidla. Problémem bylo, že důkazy, které poškození předložili, nebyly podle znaleckého posudku dostačující. I navzdory tomu soud rozhodl v jejich prospěch, pouze částku snížil z 10 % na 5 % [6].

Soud v Leonu dokonce přiznal žalobcům 15 % z pořizovací ceny vozidel[7]. Vycházel přitom z

předpokladu, že v projednávaném případě platila pětiletá promlčecí lhůta na možnost soudního posouzení škod. Ta byla stanovena ve španělském královském dekretu 9/2017, kterým se provádí směrnice o náhradě škody, jejíž aplikace byla vysvětlena tím, že v době podání žaloby (1. 4. 2018) již byl dekret účinný. Žalované společnosti nicméně tvrdí, že by se místo dekretu měla použít jednoletá lhůta stanovená v čl. 1968 španělského občanského zákoníku, protože analyzované soutěžní praktiky skončily v roce 2011, a dekret byl tak užit retroaktivně. Pokud dá soud za pravdu tomuto argumentu, nárok by byl již promlčen. Leonský soud proto položil Evropskému soudnímu dvoru (ESD) předběžnou otázku, 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[8].

Zde je určitě vhodné podotknout, že to není poprvé, kdy byla ESD položena otázka týkající se směrnice o náhradě škody. Můžeme zmínit např. případ Cogeco Communications (C-637/17) týkající se použití směrnice na žalobu podanou po jejím přijetí, ale před její transpozicí do vnitrostátního práva. ESD v tomto případě dospěl k závěru, že v případě, kdy není možné uplatnit procesní ustanovení retroaktivně, pak má platit úprava vnitrostátní - pokud by se tedy řídil stejnou úvahou i v případě kartelu výrobců nákladních vozidel, opětovně by se postavil na stranu žalobců[9].

Španělské soudní procesy v této věci jsou navíc specifické i v tom, že zatímco v ostatních jmenovaných státech žalobci volí strategii hromadných žalob, často v rádech desetitisíců přihlašovaných vozidel, ve Španělsku se jedná o velké množství nároků, které zahrnují místy jenom několik vozidel[10]. To je nejspíše také hlavním důvodem, proč jsou španělské soudy zdaleka nejrychlejší v rozhodování ohledně těchto nároků - nároky jsou povětšinou potvrzeny hned v první instanci.

Spojené království

Ve Spojeném království je velmi výrazným žalobcem RHA, což je britské sdružení dopravců, které se rozhodlo podat žalobu za své členy. Již v roce 2019 byl vynesena nepravomocný rozsudek v jejich prospěch, vůči němuž se kartelisté odvolali. Toto odvolání bylo posléze v říjnu 2020 zamítnuto, konečný rozsudek se však očekává na počátku roku 2020[11].

Důležitou skutečností je také rozhodnutí Competition Appeal Tribunal - soudu pro hospodářskou soutěž: v květnu 2020 rozhodl, že rozhodnutí Evropské komise jsou závazná jakožto součást Evropského práva, což bylo v minulosti velmi diskutované téma. Toto rozhodnutí nepomohlo nicméně jenom žalobcům v této kauze - krom kartelu výrobců nákladních vozidel pomohlo rozhodnutí žalobcům i v žalobě proti společnostem Mastercard a Visa v kauze nepřiměřeně vysokých mezibankovních poplatků. Tu zmiňujeme zejména proto, že díky vývoji v tomto případě zde bylo odsunuto, mimo jiné, i projednání případu zmiňovaného kartelu.

Nizozemsko

V Nizozemí byly první nároky vzneseny už v roce 2017, hned po zveřejnění rozhodnutí Evropské komise. Postupně se přidávalo více žalobců, které soud v Amsterdamu nakonec rozdělil do několika skupin, z nichž první se již začala částečně meritorně projednávat na podzim tohoto roku a rozhodnutí je očekáváno v únoru 2021. V průběhu ústního projednání z listopadu 2020 vyšlo na povrch několik zajímavých skutečností, mezi nimi například to, že žalobci dosud nepředložili podklady dokazující jejich nárok, neboť zastávají názor, že důkazní břemeno leží na žalovaných společnostech.

Na únorové rozhodnutí amsterdamského soudu čekají i čeští a slovenští autodopravci, kteří byli zařazeni do třetí skupiny projednávaných nároků.

Německo

Německo se ve srovnání s ostatními jmenovanými jurisdikcemi ukazuje jako nejméně šťastná volba. Ačkoliv je zde celá řada soudních řízení, autorům článku není známo, že by byla žalobci byli úspěšní či jim byla přiznána konkrétní částka[12].

Například zemský soud v Mnichově žalobcům zpochybnil platnost jejich smluv o postoupení pohledávky, kterými poškození autodopravci postupovali své nároky na uplatňující společnost. V důsledku uvedeného rozhodnutí je vysoce pravděpodobné, že žalující společnost nemá aktivní legitimaci k vedení sporu. Proti tomuto rozhodnutí se žalobce odvolal, bojuje ale s brzkým promlčením, které celou situaci poškozeným komplikuje[13].

Citované rozhodnutí nicméně není natolik překvapivé, neboť to není poprvé, kdy soudy v Německu zamítly žalobu z důvodu nedostatku aktivní legitimace žalobce - stalo se tak např. i v případě kauzy Dieselgate (sp. zn. 11 O 3092/19).

Shrnutí

Kauza kartelu výrobců nákladních automobilů je bezpochyby jednou z nejvýraznějších kauz v oblasti náhrady škody z porušení hospodářské soutěže v současné době, a to nejen díky výši pokut, které společnosti obdržely, ale i širokým objemem zasažených jurisdikcí. Z důvodu nahromadění enormního množství nároků v rámci celé Evropy si dovoluujeme dovozovat, že jejich uplatnění může mít pro účastníky kartelu ještě citelnější dopad, než vlastní pokuta. Z pohledu menších společností se navíc jedná o velmi pozitivní vývoj, neboť celá kauza dokazuje, že ani zjevný nepoměr mezi kapitálem stran sporu nemusí vždy znamenat, že je nárok prakticky nevymahatelný.



Kamila Straková,
právní asistent

[LitFin s.r.o.](#)

LIT·FIN
LITIGATION FINANCIERS

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

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

[1] Antitrust: Commission fines Scania €880 million for participating in trucks cartel [online]. 2017 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[2] No Press, No Public, No Scrutiny: Scania's Appeal in Trucks Cartel [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> zde.
<https://www.hausfeld.com/perspectives/no-press-no-public-no-scrutiny-scantias-appeal-in-trucks-cartel>, Public hearing in the case T-799/17 [cit. 2021-01-18], k dispozici >>> [zde](#).

[3] tamtéž

[4] Antitrust: Commission fines truck producers € 2.93 billion for participating in a cartel [online]. 2016 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[5] Driving Effective Case Management In the Trucks Cartel Litigation [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[6] More on the Truck cartel case: Spanish Court refuses to hold a subsidiary responsible for damages caused by its parent company [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[7] Últimas sentencias del Tribunal Supremo 84/2020 [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[8] Spanish Trucks Cartel Litigation: Temporal application of EU Damages Directive provisions on limitation and quantification of harm [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[9] A Spanish Regional Court requests for an ECJ's preliminary ruling on procedures for claiming damages [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[10] Carrier wins with a concern. Another judgment regarding collusion between truck manufacturers. [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[11] Truck Cartel Update [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[12] Cartel damages in Spain and Germany by the example of the truck cartel [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

[13] FINANCIALRIGHT CLAIM VEHICLE BREAKS DOWN IN TRUCKS CARTEL [online]. 2020 [cit. 2021-01-18]. K dispozici >>> [zde](#).

Další články:

- [Prekluze důvodu neplatnosti VH](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [TOP 5 judikátů z korporátního práva za rok 2025](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [SCHEJBAL& PARTNERS stáli u získání jedné z prvních licencí dle MiCA v ČR](#)
- [Proč dnes více než polovina M&A transakcí ve střední Evropě nekončí podpisem](#)
- [Přehnaná, nebo důvodná prevence? Zajištění a utvrzení závazků v praxi](#)
- [Návrh nového zákona o digitální ekonomice](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 30.: Jednání za s.r.o. - zápis jednatelského oprávnění do obchodního rejstříku](#)
- [Prověřování zahraničních investic a kybernetická regulace: řízená služba jako nová transakční proměnná](#)