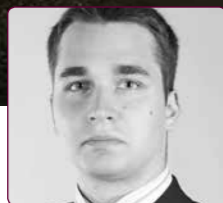


Nadciąga fala pozwów przeciwko producentom ciężarówek. Rekordowa kara dla producentów ciężarówek za 14 lat zмовы

Przez 14 lat 90% ciężarówek nabywanych na rynku europejskim była sprzedawana po zawyżonych cenach uzgodnionych wcześniej przez producentów. MAN, Daimler, DAF, Iveco oraz Volvo/Renault to spółki, które ustanowiły nowy niechlubny rekord w wysokości kary nałożonej przez Komisję Europejską w wyniku naruszenia konkurencji. Kajanie się przedstawicieli producentów i blisko 3 mld euro kary to jedno, ale co dalej z osobami, które przez zмовę pięciu spółek straciły ogromne pieniądze?



Marcin Kozłowski
advokat z Kancelarii Chałas i Wspólnicy



Mikołaj Chałas
prawnik z Kancelarii Chałas i Wspólnicy

W lipcu br. Komisja Europejska ogłosiła, że zakończyła postępowanie dotyczące zмовы cenowej producentów ciężarówek. Tym samym potwierdziła ostatecznie istnienie procedury sztucznego ustalania cen. W aferę zamieszani są najwięksi producenci ciężarówek: MAN, Daimler, DAF, Iveco oraz Volvo/Renault. Decyzja KE nie tylko nakłada na wymienione spółki rekordową karę w wysokości 2,93 mld euro, lecz także otwiera drzwi dla wszystkich podmiotów przez nie poszkodowanych. Wszyscy, którzy w związku ze sztucznym wyznaczaniem cen przez określonych w decyzji producentów ciężarówek zapłacili za nie więcej, niż gdyby konkurencja nie została zakłócona, mogą obecnie dochodzić swoich roszczeń na drodze sądowej.

DECYZJA KE I CO DALEJ?

Może się więc okazać, że to nie kara nałożona przez KE (mimo rekordowej wysokości) będzie największym ciosem dla producentów uczestniczących w zмовie, lecz odszkodowania wypłacane w ślad za pozwami cywilnoprawnymi składanymi przez poszkodowanych. Tym bardziej że zмова cenowa trwała od stycznia 1997 r. aż do wszczęcia przez Komisję Europejską postępowania w roku 2011. Kartel dotyczył średnich i ciężkich ciężarówek. Należy podkreślić, że pięciu producentów ujętych w decyzji odpowiada za 9 z 10 ciężarówek sprzedawanych w Europie.

Prywatnoprawne zastosowanie prawa konkurencji (*private enforcement*), które za oceanem stanowi gros spraw wynikających z naruszeń prawa konkurencji, w Polsce wciąż jest mało popularną metodą egzekwowania prawa antymonopolowego. W Europie doktryna *private enforcement* nie cieszy się aż taką popularnością, natomiast niewątpliwie widać w tym zakresie istotną poprawę (głównie w Wielkiej Brytanii, Holandii, Niemczech i Austrii).



”
W POLSCE SPORĄ PRZESZKODĄ W ROZWOJU DOCHODZENIA ROSZCZEŃ PRYWATNOPRAWNYCH JEST BRAK ŚWIADOMOŚCI ORAZ PRZEŚWIADCZENIA, ŻE SPRAWY ANTYMONOPOLOWE SĄ DOMENĄ PRAWA PUBLICZNEGO

Możliwość dochodzenia odszkodowania za szkodę antymonopolową Trybunał Sprawiedliwości dopuścił już w sprawach C 453/99 *Courage* i C-395/04 *Manfredi*, wskazując m.in. na art. 81 WE (obecnie art. 101 TFUE), który należy interpretować tak, że każda osoba jest uprawniona powoływać się na nieważność porozumienia lub praktyki zakazanych przez ten przepis. Gdy między takim porozumieniem lub taką praktyką a poniesioną szkodą istnieje związek przyczynowy, wspomniana osoba może żądać naprawienia szkody. Ponadto w sprawie *Manfredi* Trybunał Sprawiedliwości podkreślił znaczenie zasady skuteczności prawa europejskiego, z której wynika m. in., że osoby, które poniosły szkodę, muszą mieć zagwarantowane prawo do żądania naprawienia nie tylko rzeczywistej szkody, lecz także utraconych korzyści oraz zapłaty odsetek.

W Polsce sporą przeszkodą w rozwoju dochodzenia roszczeń prywatnoprawnych jest brak świadomości oraz przeświadczenia, że sprawy antymonopolowe są domeną prawa publicznego.

DYREKTYWA PE UŁATWI DOCHODZENIE ODSZKODOWANIA PRZED SĄDEM

Kraje członkowskie zobowiązane są do transponowania Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/104/UE z dnia 26 listopada

2014 r. w sprawie niektórych przepisów regulujących dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z tytułu naruszenia prawa konkurencji państw członkowskich i Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 349/1) do krajowych porządków prawnych do dnia 27 grudnia 2016 r. Do najważniejszych ułatwień przewidzianych przez nowe przepisy zaliczyć należy m.in. związane sędu krajowego ostateczną decyzją krajowego organu ds. konkurencji, wprowadzenie nowego terminu przedawnienia roszczeń (min. 5 lat), umożliwienie udzielenia przez organ monopolowy pomocy sądowi rozpatrującemu sprawę w zakresie ustalenia wysokości szkody, wzruszalne domniemanie wyrządzenia szkody w wyniku naruszeń przybierających postać kartelu czy solidarnej odpowiedzialności naruszcycieli.

Warto jednak wskazać, że podstawy do wytoczenia powództwa dotyczącego odszkodowania za naruszenie prawa konkurencji istnieją już na gruncie obowiązujących przepisów. Przykładowo wyrok Sądu Najwyższego z lipca 2008 r. (sygnatura akt: Sygn. Akt III CZP 52/2008) stanowi, że ostateczna decyzja organu antymonopolowego stwierdzająca nadużycie pozycji dominującej jest wiążąca dla sądu cywilnego (bez konieczności wdrażania w tym zakresie dodatkowych regulacji prawnych w ślad za Dyrektywą). Oznacza to, że jeżeli w sprawie danego naruszenia została już wydana decyzja organu monopolowego stwierdzająca naruszenie, to podmiot poszkodowany jest obowiązany jedynie do wykazania związku przyczynowego oraz rozmiaru poniesionej w konsekwencji danego naruszenia szkody (co również może być ułatwione ze względu na materiał dowodowy zebrany przez organ antymonopolowy w trakcie prowadzenia postępowania).

Wykazanie wysokości poniesionej szkody może się jednak okazać niezwykle skomplikowane. Skuteczność prywatnoprawnego instrumentu dochodzenia roszczeń z tytułu złamania unijnych reguł konkurencji jest uzależniona od wykazania przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, w tym poniesienia szkody przez podmiot występujący z roszczeniem. Należy tutaj podkreślić, że prawo antymonopolowe nie zawiera definicji szkody antymonopolowej. Przyjmuje się, że szkodą antymonopolową jest uszczerbek, którego poszkodowany doznał w wyniku stosowania praktyk ograniczających konkurencję, zakazanych w prawie krajowym lub europejskim. Z punktu widzenia kryterium podmiotowego – podmiotu poszkodowanego – szkodą antymonopolową jest każdy uszczerbek w dobrach prawnie chronionych poszkodowanego (przedsiębiorcy, konsumenta, nabywcy pośredniego).

CZY SĄDY ZOSTANĄ ZALANE POZWAMI PRZECIWKO PRODUCENTOM CIĘŻARÓWEK?

Jak już wskazano, świadomość prawna możliwości dochodzenia takich roszczeń w Polsce w dalszym ciągu jest na bardzo niskim poziomie i to mimo działań informacyjnych prowadzonych przez KE i UOKiK. Wytaczanie powództw opartych na naruszeniu reguł konkurencji wydaje się obecnie jedynie barierą psychologiczną, którą prędzej czy później zaczniemy przełamywać. Bardzo możliwe, że to właśnie decyzja dotycząca producentów ciężarówek, ze względu na potencjalnie znaczne szkody spowodowane zмовą, wpłynęła na to, że poszkodowani zdecydowali się walczyć o należne im odszkodowania.

Należy dodać, że sprawa zмовы cenowej producentów ciężarówek, pomimo rekordowo wysokiej kary, jest jedynie wierzchołkiem góry lodowej i jedną z wielu spraw zakończonych prawomocnym wyrokiem lub decyzją stwierdzającą naruszenie prawa konkurencji. ■

kompozyt-expo®

7. Międzynarodowe Targi Materiałów, Technologii i Wyrobów Kompozytowych

Kraków, 05-06 października 2016

Więcej niż ekspozycja!

czołowi producenci i dystrybutorzy

2 dni intensywnych kontaktów B2B

premiery i rewolucyjne technologie

szeroki zakres tematyczny

strefa start-up

bogaty program towarzyszący:
seminaria, warsztaty, pokazy techniczne



Bezpłatna rejestracja na
www.kompozyty.krakow.pl/rejestracja