



V Bratislave, 3. septembra 2020

## **Predražené nákupy nákladných vozidiel - kartel výrobcov nákladných vozidiel**

Európska komisia udelila v rokoch 2016 a 2017 sankcie za vznik a udržiavanie kartelu na trhu výroby a predaja nákladných vozidiel (prípady AT.39824 – Nákladné vozidlá). Kartel trval v období rokov 1997 až 2011 a jeho členmi boli všetky významné automobilky- výrobcovia nákladných vozidiel, konkrétne MAN, Scania, Iveco, Daimler, Volvo/Renault a DAF<sup>1</sup>.

Účelom kartelu bolo eliminovanie súťažného správania sa jeho členov. Namiesto toho, aby automobilky medzi sebou ako konkurenti na trhu súperili, tak sa dlhodobo tajne dohadovali, okrem iného na cenách nákladných vozidiel a na zdržiavaní zavedenia emisných technológií. V dôsledku tohto ich závažného protiprávneho konania, vznikla kupujúcim značná škoda. Škoda spočíva v tom, že obstaranie nákladného vozidla bolo finančne náročnejšie než by tomu bolo v prípade, ak by tento kartel nebol existoval. Kartel totiž zákonite spôsobuje zvýšenie trhových cien. Zahraniční znalci, s ktorými na tomto prípade spolupracujeme, a ktorí sú svetovou špičkou v oblasti forenznej ekonómie, vyhodnotili výšku predraženia spôsobeného kartelom na Slovensku, a to do 25% z obstarávacej hodnoty vozidla, v závislosti od obdobia, kedy bolo vozidlo zakúpené. Do výpočtu hodnoty nároku na náhradu škody vozidla vstupuje okrem nominálnej výšky predraženia nákupnej ceny vozidla aj hodnota prípadného príslušenstva vozidla, ďalej dĺžka obdobia, ktoré uplynulo od obstarania vozidla a skutočnosť, či bolo vozidlo v období trvania kartelu predané zo strany poškodenej spoločnosti ďalšiemu vlastníkovi.

Príklad- Spoločnosť zakúpila nákladné vozidlo v roku 2005 za 47 000,- € bez dph. Nárok na náhradu spôsobenej škody za toto vozidlo, ktorý je spoločnosť oprávnená si u členov kartelu uplatniť, predstavuje čiastku 30 000,- €, ktorá sa každým dňom zhodnocuje o úrok a to až do dňa úhrady.

Máme prehľad a podrobne sledujeme vývoj v súdnych konaniach v zahraničí, v ktorých si poškodení uplatnili nárok na náhradu škody, čo nám umožňuje sa vopred pripraviť na rozsah a kvalitu argumentov obhajoby žalovaných v našom súdnom konaní. Okrem toho spolupracujeme so špecialistami z oblasti práva a ekonómie zo Španielska a Talianska, ktorí zastupujú poškodených v obdobných súdnych konaniach v uvedených krajinách, čo nám umožňuje navzájom zdieľať odborné znalosti a skúsenosti v tejto oblasti.

---

<sup>1</sup> Rozhodnutie Európskej komisie -

[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39824/39824\\_6567\\_14.pdf](https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_6567_14.pdf)

Jedna z mnohých mediálnych správ - <https://www.etrend.sk/firmy/kartel-vyrobco-kamionov-utrzil-rekordnu-pokutu.html>

Naša žaloba bola podaná na príslušnom slovenskom súde koncom roka 2018. Aktuálne prebieha tretie-posledné kolo prihlasovania nových pohľadávok. V prvom a druhom kole nami iniciovaného súdneho procesu sa pripojilo do 100 subjektov naprieč celou krajinou. Podľa oficiálnych informácií sme k dnešnému dňu v Slovenskej republike jediní, kto vyčíslil výšku nárokov na náhradu škody spôsobenú kartelom výrobcov nákladných vozidiel a túto kvalifikovaným zákonným spôsobom na slovenskom súde uplatnil.

Pre klientov - poškodené subjekty ponúkame *win-win* podmienky vzájomnej spolupráce. Zmluvne sa totiž zaväzujeme, že všetky náklady a výdavky spojené s procesom vymáhania (a to najmä náklady spojené s vyhotovením znaleckého posudku, kontra-posudku a obhajoby vlastného posudku zo strany znalcov, ďalej so zaplatením súdneho poplatku, s účasťou znalcov a svedkov v súdnom konaní, s vedením súdneho konania a mimosúdneho vymáhania) znášame vo vlastnej réžii bez spoluúčasti klienta. Teda pre našich klientov nepredstavuje ich účasť žiadne riziko ani výdavky. Za našu činnosť navrhujeme podielovú odplatu, to znamená, že si ponecháme percentuálny podiel z nami vymoženej čiastky bez ohľadu na dĺžku súdneho vymáhania a jeho nákladovosť.

Pripojiť sa v aktuálne prebiehajúcom treťom kole prihlasovania pohľadávok môže každá fyzická a právnická osoba v prípade, ak v období medzi 1. májom 2004 až 31. decembrom 2013 zakúpila nákladné vozidlo s celkovou hmotnosťou vyššou než 6 ton, a to akejkoľvek značky, nielen tej, ktorá patrila medzi členov kartelu (napríklad aj TATRA, Liaz). Vozidlo mohlo byť pri kúpe nové, ale aj použité (tzv. second-hand). Spôsob nadobudnutia nákladného vozidla nie je relevantný. Vozidlo mohlo byť obstarané napríklad formou leasingu, úveru alebo v hotovosti. Je však nevyhnutné zdokladovať nákup vozidla príslušnými dokladmi (napríklad leasingová zmluva, faktúra, technický preukaz) a v prípade, ak bolo vozidlo odpredané tretej osobe, tak aj príslušnú faktúru.

Značka **Vigilantibus-iura** bola vytvorená v roku 2011 ako platforma exkluzívnej spolupráce špecialistov z oblasti práva, ekonómie a ďalších vedných disciplín zaoberajúcich sa problematikou tzv. private enforcement, čiže presadzovania pravidiel hospodárskej súťaže obsiahnutých v európskych zmluvách súkromnoprávnymi prostriedkami. **Vigilantibus-iura** aktuálne združuje 5 advokátskych kancelárií a 2 konzultačné spoločnosti, spolu takmer 30 ľudí, čím sú vytvorené unikátne podmienky na alokovanie potrebného počtu odborných kapacít. Okrem toho spolupracujeme s ďalšími odborníkmi zo zahraničia.

S úctou,

Mgr. Michal Tupý

LLM, spol. s r.o.

člen skupiny Vigilantibus-iura