



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
TOMASZ CHRÓSTNY**

DOK-1.415.4.2024.MK

Warszawa, 23 października 2024 r.

Sąd Okręgowy we Wrocławiu
X Wydział Gospodarczy
ul. Sądowa 1
50-046 Wrocław

Powodowie:

1. [Informacja prawnie chroniona]
2. [Informacja prawnie chroniona]

Pozwani:

1. [Informacja prawnie chroniona]
2. [Informacja prawnie chroniona]

Dot. sygn.: X GC 612/20

STANOWISKO

**Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
zawierające istotny pogląd dla sprawy**

Na podstawie art. 31d ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2024 r. poz. 594) oraz art. 63⁵ § 1 w zw. z art. 63 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 1550), przedstawiam poniżej stanowisko Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: „**Prezes Urzędu**”) zawierające istotny pogląd dla sprawy z powództwa [Informacja prawnie chroniona] oraz [Informacja prawnie chroniona] (dalej: „**Wnioskodawcy**”) przeciwko [Informacja prawnie chroniona] oraz [Informacja prawnie chroniona] o naprawienie szkody wyrządzonej przez naruszenie prawa konkurencji, toczącej się przed Sądem Okręgowym we Wrocławiu pod sygnaturą X GC 612/20.

Pismem z 13 czerwca 2024 r., uzupełnionym pismem z 31 lipca 2024 r. Wnioskodawcy zwrócili się z wnioskiem o przedstawienie przez Prezesa Urzędu pisemnego stanowiska zawierającego istotny dla sprawy pogląd w w/w. sprawie z powództwa Wnioskodawców w odniesieniu do kwestii m.in. sposobu kalkulacji wysokości szkody oraz obliczania terminu przedawnienia roszczeń. Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Wnioskodawców, Wnioskodawcy w latach 2008-2010 brali w leasing pojazdy ciężarowe. W związku ze stwierdzonym w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 19 lipca 2016 r. w sprawie AT.39824 udziałem producentów w kartelu polegającym na ustalaniu cen ciężarówek, Wnioskodawcy w dniu 16 czerwca 2020 r. wnieśli pozwy o zasądzenie na ich rzecz odszkodowania w oparciu o przepisy ustawy z dnia 21 kwietnia 2017 r. o roszczeniach o naprawienie szkody wyrządzonej przez naruszenie prawa konkurencji (Dz. U. z 2017 r., poz. 1132, dalej: „ustawa o roszczeniach”).

Przedstawiając niniejszy pogląd, Prezes Urzędu zastrzega, że stanowisko, jakie formułuje w tej sprawie, opiera się na określonym stanie faktycznym opisanym we wskazanym wyżej piśmie Wnioskodawców.

W zakresie istnienia szkody wyrządzonej przez tzw. kartel ciężarówkowy, sądy państw europejskich przyjmowały istnienie domniemania faktycznego, że działania uczestników kartelu prowadziły do powstania takiej szkody.¹ Przykładowo niemiecki Sąd Najwyższy w wyroku z 5 grudnia 2023 r., w sprawie KZR 46/21, *Trucks Cartel III*, stwierdził: „Powód poniósł szkodę w wyniku porozumienia kartelowego z prawdopodobieństwem wymaganym do wydania wyroku merytorycznego. Na korzyść klientów spółki uczestniczącej w porozumieniu kartelowym przemawia zasada doświadczenia życiowego, zgodnie z którą ceny osiągnęte w ramach kartelu są przeciętnie wyższe od tych, które zostałyby ustalone bez zawarcia antykonkurencyjnego porozumienia. Wynika z tego, że opłaty uiszczane przez leasingobiorcę lub nabywcę ratalnego na rzecz spółki finansującej produkty objęte kartelem są również zawyżone z powodu kartelu (...) Ze względu na charakter i wagę naruszenia kartelu, pokrycie rynku uczestników kartelu w Europejskim Obszarze Gospodarczym na poziomie ponad 90% oraz utrzymywanie kartelu przez 14 lat, zasada doświadczenia ma istotne znaczenie dla wymaganej ogólnej oceny. (...) Utworzenie i utrzymywanie kartelu pomimo znacznego ryzyka z tym związanego jest niezrozumiałe bez wartościowego zysku kartelu (...)”.

¹ W zakresie szkód powstałych przed wejściem w życie ustawy o roszczeniach nie można przyjąć domniemania prawnego wynikającego z art. 7 tej ustawy.



Również Sąd Regionalny w Rydze (działając jako sąd odwoławczy) w wyroku z 4 października 2023 r. uwzględniając apelację powoda od wyroku sądu I instancji z 14 października 2022 r. w sprawie C75003121, *Renault* stwierdził, że w związku z przesądzeniem w decyzji Komisji Europejskiej, iż kartel producentów ciężarówek obejmował m.in. ustalanie cen, wystarczające jest to dla stwierdzenia, że naruszenie wyrządziło powodowi szkodę, a następnie przysługuje mu zadośćuczynienie.

Hiszpański Sąd Najwyższy w sprawach dotyczących tzw. kartelu ciężarówkowego wskazywał na wzruszalne domniemanie faktyczne istnienia szkody po stronie nabywców pojazdów w postępowaniach o sygn. STS 927/2023 i STS 946/2023.

Jeżeli chodzi o kwestię ustalenia wysokości szkody, Prezes Urzędu zastrzega, że nie posiada materiału dowodowego ani informacji, o których mowa w art. 31 ust. 2 ustawy o roszczeniach, ponieważ nie prowadził postępowania antymonopolowego w przedmiotowej sprawie. Materiał taki może być ewentualnie w posiadaniu Komisji Europejskiej.

Niezależnie od powyższego pragniemy wskazać, że pomocny przy ustaleniu wysokości szkody może być roboczy dokument Komisji Europejskiej pn. „Przewodnik praktyczny. Ustalanie wysokości szkody w dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych z tytułu naruszenia art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu unii europejskiej”² towarzyszący dokumentowi pn. „Komunikat Komisji w sprawie ustalania wysokości szkody w dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych z tytułu naruszenia art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej”³, w którym przedstawiono zagadnienia dotyczące różnych rodzajów szkody spowodowanych stosowaniem praktyk naruszających konkurencję, w tym również dostępne metody i technik ustalania wysokości takiej szkody.

Zgodnie z powyższymi dokumentami ustalając wysokość szkody powstałej w wyniku naruszenia prawa konkurencji należy rozważyć scenariusz alternatywny, czyli jak wyglądałaby sytuacja na rynku w przypadku braku naruszenia. Najczęstszymi metodami stosowanymi w tym celu są metody porównawcze. Polegają one na zestawieniu rzeczywiście zapłaconej ceny z ceną, która wystąpiłaby w przypadku braku naruszenia, ustalaną w oparciu o dane cenowe odnotowane: (i) na tym samym rynku w okresie przed naruszeniem lub po nim; (ii) na innym, ale podobnym rynku geograficznym; (iii) na innym, ale podobnym rynku produktowym. W przypadku posiadania odpowiednich danych, metody te mogą być zastosowane łącznie, co umożliwia lepsze odwzorowanie ceny występującej w scenariuszu

² Dostępny pod adresem: https://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification_en.html.

³ Dostępny pod adresem: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52013XC0613%2804%29>.



braku naruszenia. Zwracamy przy tym uwagę, że wyniki badania⁴ przeprowadzonego dla Komisji Europejskiej wskazują, że najczęściej nadmierne obciążenie powodowane przez kartele wynosi 10-20% ceny produktu dotkniętego naruszeniem.

W tym konkretnym przypadku należy więc ustalić, jaka byłaby cena zakupionych przez powoda pojazdów, gdyby nie istniało stwierdzone porozumienie między producentami pojazdów ciężarowych. Przykładowe dane, mogące być pomocne w dokonaniu analizy ekonomicznej jak wyglądałby ceny zakupionych pojazdów w przypadku braku naruszenia, to dane cenowe tych samych pojazdów z okresu po naruszeniu (tj. po 2011 r.). Względnie przydatne mogłyby być również dane cenowe z okresu naruszenia, ale dotyczące lekkich pojazdów ciężarowych (porozumienie dotyczyło jedynie pojazdów średnich i ciężkich). Z uwagi natomiast na fakt, że porozumieniem producentów ciężarówek dotknięty był cały Europejski Obszar Gospodarczy, porównanie geograficzne nie wydaje się w tym przypadku zasadne.

Co do określenia samej wysokości szkody wyrządzonej przez naruszenie konkurencji aktualna pozostaje dyspozycja art. 17 ust. 1 Dyrektywy⁵, zgodnie z którą państwa członkowskie zapewniają, by sądy krajowe były uprawnione - zgodnie z procedurami krajowymi - do oszacowania wysokości szkody, jeżeli stwierdzono, że powód poniósł szkodę, ale dokładne ustalenie wysokości tej szkody na podstawie dostępnych dowodów jest praktycznie niewykonalne lub nadmiernie trudne. Trybunał Sprawiedliwości w sprawie *Volvo-DAF*⁶ potwierdził, że przepis ten ma zastosowanie również do powództw o odszkodowanie, które dotyczą naruszenia prawa konkurencji, które ustało przed wejściem w życie Dyrektywy, lecz zostały wytoczone po dniu wejścia w życie przepisów transponujących ją do prawa krajowego. W prawie polskim funkcję takiej normy pełni art. 322 Kodeksu postępowania cywilnego.

W związku z tym, jeżeli po wyczerpaniu dostępnych powodowi oraz sądowi środków dowodowych ściśle określenie wysokości szkody (w szczególności wielkości zawyżenia cen pojazdów przez uczestników kartelu) nie jest możliwe, zasadnym jest oszacowanie wysokości odszkodowania przez sąd, po rozważeniu wszystkich okoliczności sprawy.

⁴ „Quantifying antitrust damages” (2009), s. 90, (dostęp: <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/index.html>).

⁵ Dyrektywa 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, objęte przepisami prawa krajowego (Dz. Urz. UE.L Nr 349, poz. 1) (określana w niniejszym piśmie jako „Dyrektywa”)

⁶ Wyrok TSUE z 22 czerwca 2022 r., w sprawie C-267/20.

Przydatne w tym zakresie mogą być rozstrzygnięcia w podobnych postępowaniach dotyczących dochodzenia roszczeń związanych z funkcjonowaniem tzw. kartelu ciężarówkowego, zapadłe w innych krajach europejskich. Przykładowo sądy włoskie opierając się na zasadzie słuszności (*equitable principle*) określały wysokość odszkodowania na 15% wartości netto pojazdu.⁷ Sąd Regionalny w Rydze (Łotwa) w wyroku z 4 października 2023 r. w sprawie z apelacji powoda od wyroku z 14 października 2022 r. sygn. C75003121, kierując się „zasadą dyskrecjonalności” uznał, że odszkodowanie w wysokości 10% wartości pojazdu będzie „słuszne i proporcjonalne”. W części spraw rozpoznawanych przez sądy niemieckie stwierdzono, że standardowa wysokość szkody powstałej w wyniku kartelu na poziomie 15% ma zastosowanie, dopóki nie udowodniono innej wysokości szkody⁸. Sądy hiszpańskie z kolei do tej pory wskazywały wysokość szkody powstałej w wyniku tego porozumienia na poziomie od 5%⁹ do 15%¹⁰ ceny pojazdu.

W zakresie szacowania wysokości szkody warto również zwrócić uwagę na publikacje autorstwa Johna M. Connora z 2005 r.¹¹ i 2014 r.¹², w których autor dokonuje empirycznej analizy przykładów zawyżania cen na podstawie przeglądu znacznej liczby obserwacji działań karteli cenowych na całym świecie. Dane statystyczne i przykłady opisane w tych pracach mogą być przydatne dla oceny okoliczności sprawy dotyczącej tzw. kartelu ciężarówkowego.

Co do kwestii przedawnienia roszczeń za szkody wyrządzone przez naruszenie konkurencji istotne jest ustalenie, czy szkoda powstała przed, czy po wejściu w życie ustawy o naprawienie szkody. Jeżeli szkoda powstała przed wejściem w życie w/w. ustawy, zastosowanie będzie miał art. 442¹ § 1 kodeksu cywilnego, który przewiduje trzyletni termin przedawnienia liczony od dowiedzenia się (lub możliwości dowiedzenia się) o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia oraz dziesięcioletni termin przedawnienia liczony od zdarzenia wywołującego szkodę. Niemniej jednak w kontekście początku biegu terminu przedawnienia ważne jest uwzględnienie specyfiki oraz skomplikowania spraw z zakresu ochrony konkurencji, w tym niejednokrotnie sekretnego charakteru działań podmiotów

⁷ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Mediolanie (Corte di Appello di Milano) z 4 października 2018 r., sprawa nr 9759; wyrok Sądu w Neapolu z 16 lipca 2021 r., sprawa nr 6319; wyrok Sądu w Neapolu z 20 października 2021 r., sprawa nr 8570.

⁸ Sprawy numer 30 O 124/18, 30 O 88/18, 30 O 38/17 w Sądzie Rejonowym w Stuttgarcie (Landgericht Stuttgart), sprawa nr 18 O 8/17 w Sądzie Rejonowym w Dortmund (Landgericht Hannover).

⁹ Sprawa numer 982/2019 w Sądzie Prowincjonalnym w Pontevedrze (Audiencia Provincial de Pontevedra), sprawa numer 1126/2019 w Sądzie Prowincjonalnym w Walencji (Audiencia Provincial de Valencia).

¹⁰ Sprawa numer 170/2018 w Sądzie Gospodarczym w León (Juzgado Mercantil de León), sprawa numer 720/2018 w Sądzie Gospodarczym nr 1 w Bilbao (Juzgado de lo Mercantil No. 1 de Bilbao).

¹¹ Connor, John M., *Price-Fixing Overcharges: Legal and Economic Evidence*, dostępna pod adresem: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=787924

¹² Connor, John M., *Price-Fixing Overcharges: Revised 3rd Edition*, dostępna pod adresem: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2400780

zaangażowanych w naruszenie. W Dyrektywie, zostało wskazane, że początek biegu subiektywnego terminu przedawnienia roszczeń o naprawienie szkody wyrządzonej naruszeniem prawa konkurencji ma być determinowany wiedzą (możliwością uzyskania wiedzy) poszkodowanego o:

- a) danym działaniu oraz o fakcie, że stanowi ono naruszenie prawa konkurencji,
- b) o fakcie, że naruszenie prawa konkurencji wyrządziło mu szkodę,
- c) o tożsamości sprawcy naruszenia.

W wyroku w sprawie *Volvo-DAF*¹³ Trybunał Sprawiedliwości UE stwierdził, że „uregulowanie krajowe określające datę, od której rozpoczyna się bieg terminu przedawnienia, długość tego terminu oraz warunki jego zawieszenia lub przerwania, musi być dostosowane do specyfiki prawa konkurencji oraz do celów wdrożenia przepisów tego prawa przez zobowiązane do tego podmioty, aby nie podważyć pełnej skuteczności art. 101 i 102 TFUE” (akapit 53), a ponadto, że: „terminy przedawnienia mające zastosowanie do powództw o odszkodowanie za naruszenia przepisów prawa konkurencji państw członkowskich i Unii nie mogą rozpocząć biegu, dopóki naruszenie nie ustanie, a poszkodowany nie uzyska wiedzy o informacjach niezbędnych do wniesienia powództwa o odszkodowanie lub nie będzie można w rozsądny sposób przyjąć, że uzyskał on taką wiedzę” (akapit 56).

Jednocześnie, odnosząc się do terminu rozpoczęcia biegu przedawnienia Trybunał stwierdził, że nie można rozsądnie uznać, że powód dowiedział się o niezbędnych elementach pozwalających mu na wniesienie powództwa o odszkodowanie w dniu publikacji komunikatu prasowego dotyczącego decyzji C(2016) 4673 final, czyli w dniu 19 lipca 2016 r. Można natomiast rozsądnie przyjąć, że powód uzyskał taką wiedzę w dniu publikacji streszczenia decyzji C(2016) 4673 final w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, czyli w dniu 6 kwietnia 2017 r. W konsekwencji pełna skuteczność art. 101 TFUE wymaga uznania, że w niniejszym przypadku termin przedawnienia zaczął biec w dniu publikacji owego streszczenia (akapity 71 i 72).

Rozwijając powyższe stanowisko, Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie *Heureka Group*¹⁴ uznał, że sprzeczna z art. 10 Dyrektywy jest taka wykładnia krajowych przepisów dotyczących przedawnienia roszczeń, w myśl której bieg przedawnienia rozpoczyna się, niezależnie i odrębnie dla każdej szkody częściowej z chwilą, gdy

¹³ Wyrok TSUE z 22 czerwca 2022 r., w sprawie C-267/20.

¹⁴ Wyrok TSUE z 18 kwietnia 2024 r., w sprawie C-605/21.

poszkodowany dowiedział się lub gdy można od niego zasadnie oczekiwać wiedzy o fakcie, że poniósł taką szkodę częściową, oraz o tożsamości osoby obowiązanej do naprawienia tej szkody, natomiast nie dowiedział się o fakcie, że dane zachowanie stanowi naruszenie reguł konkurencji, i naruszenie to nie ustało. Za sprzeczną z art. 10 Dyrektywy Trybunał uznał również taką wykładnię przepisów krajowych, która nie dopuszcza zawieszenia lub przerwania biegu przedawnienia w trakcie prowadzonego przez Komisję Europejską postępowania w sprawie naruszenia prawa konkurencji.

Mając powyższe na uwadze, Prezes Urzędu stoi na stanowisku, że w sprawach dotyczących roszczeń odszkodowawczych w związku z funkcjonowaniem kartelu stwierdzonego w decyzji Komisji Europejskiej w sprawie AT.39824, bieg terminu przedawnienia roszczeń nie rozpoczynał się aż do momentu ustania naruszenia, a zarazem domniemanym momentem, w którym poszkodowany mógł najwcześniej dowiedzieć się o szkodzie wyrządzonej naruszeniem prawa konkurencji i osobie odpowiedzialnej za tę szkodę był moment publikacji streszczenia decyzji Komisji Europejskiej w Dzienniku Urzędowym UE, co nastąpiło w dniu 6 kwietnia 2017 r.¹⁵ Jednocześnie, w świetle art. 38 ustawy o roszczeniach, w odniesieniu do roszczeń nieprzedawnionych na dzień wejścia w życie ustawy, trzyletni termin przedawnienia wynikający z art. 442¹ § 1 kodeksu cywilnego rozpoczynał bieg na nowo w dniu jej wejścia w życie, tj. 27 czerwca 2017 r.

*Prezes
Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów
Tomasz Chróstny*

Załączniki:

1. kopia wniosku Wnioskodawców z 13 czerwca 2024 r.;
2. 4 odpisy niniejszego poglądu w sprawie wraz z załącznikami.

¹⁵ Dz. Urz. UE 2017/C 108/05 z 6.4.2017, str. 6–8