

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ: ИНФОРМАЦИЯ, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ ИРУ ЗА КАРТЕЛ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИ НА ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ И ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ВЪВ ВРЪЗКА С НЕГО ЗА ПРЕВОЗВАЧИТЕ

През 2014 г. Европейската комисия (ЕК) обяви, че шест производители на товарни автомобили (Scania, MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco и DAF) се разследват за участие в картел. Пет от производителите (DAF, Daimler, Iveco, MAN и Volvo/Renault) подписаха споразумения за уреждане на спора и на 19 юли 2016 г. ЕК прие решение да наложи рекордни глоби от EUR 3 милиарда за тяхното участие в картел между 1997 г. и 2011 г., в нарушение на антиitrustовите правила на ЕС.

MAN е получил пълен имунитет от ЕК за разкриване съществуването на картела. Това обаче не освобождава MAN от неговите отговорности спрямо превозвачите на товари при евентуални иски за обезщетения.

Въпреки настояването на ЕК, че Scania е участвала директно във всички елементи на картела през целия период на съществуването му, Scania е взела решение да не се възползва от горепосоченото споразумение. Разследването на ЕК срещу Scania ще продължи по-дълго от това на останалите петима производители.

Картелът покрива цялото Европейско икономическо пространство (ЕИП)*, действал е между 1997 г. и 2011 г. и се е състоял от:

- определяне на ценови листи на заводите за средни и тежки товарни автомобили и

- тайна уговорка по отношение на цената и темповете на въвеждане на технологиите, свързани с ЕВРО стандартите.

Автомобилните превозвачи на товари от ЕИП по закон имат право да получат обезщетение от производителите на товарни автомобили за загубите, които са претърпели като резултат от незаконния картел между 1997 г. и 2011 г., както и за лихвите, които са се натрупали върху техните загуби и потенциалната загуба на печалба поради намалените обеми на превозите.

Целта на този документ е да изясни различните потенциални възможности за действие от страна на превозвачите на товари от ЕИП, включително възможните иски за обезщетения. Поради ограничения в мандата на ИРУ този документ не съдържа нито оценка на тези възможности, нито препоръки за правни фирми и дали да се предприемат или не правни действия. Решението за начина на действие трябва да се вземе от самите превозвачи.

1. Оценка на загубите за автомобилните превозвачи на товари

а) Определяне на ценови листи на заводите

Превозвачите, които са платили за нови автомобили по време на периода на действие на картела (директно чрез закупуване от самите тях на нови товарни автомобили или чрез заплащане на увеличени цени на лизинг или наем), са заплатили повече, отколкото биха били платили, ако не е съществувал картелът.

ЕК потвърди, че целта на картела е била да „координира цените на ниво ‘заводска цена’ и че ‘прехвърлянето на разходите за технологиите за намаляване на емисиите към клиентите’ е била друга цел на картела.

Точният размер на надценките поради съществуването на картела в края на краищата ще бъде определен от съдия въз основа на документи, представени от участници в картела, и от вещи лица, които най-вероятно трябва да използват данни от бранша и клиентите от периода на картела и да ги сравнят с „чистия“ период след картела. Съгласно проучване на ЕК повечето картели постигат увеличение на цената между 10 и 20%, със средна надценка „около 20%“.

Директивата 2014/104/ЕС за уреждане на искове за обезщетение за вреди по националното право за нарушения на разпоредбите на правото на държавите членки и на Европейския съюз в областта на конкуренцията трябва да бъде транспонирана в националните законодателства на страните членки на ЕС до 27 декември 2016 г. В нея се предвижда, че при наличие на решение на ЕК за съществуване на картел националните съдилища са задължени да допуснат, че картелите причиняват вреди, следователно да определят тежестта на доказване, че картелът не е причинил вреди, да се носи от участниците в него.

b) Тайна уговорка по отношение на цената и темповете на въвеждане на ЕВРО стандартите.

Въпреки факта, че ЕВРО стандартите бяха насочени към намаляване на замърсяващите емисии, а не към намаляването на въглеродния диоксид производителите рекламираха предимствата на новите технологии по отношение на ефективното използване на горивата, които те въвеждаха за спазването на ЕВРО стандартите, особено двигатели, отговарящи на стандартите ЕВРО 4 и ЕВРО 5. Въз основа на това би могло да се използва аргументът, че координираното отлагане на въвеждането на технологиите, свързани с ЕВРО стандартите, от производителите на товарни автомобили (ЕВРО 3 до ЕВРО 6) също е причинило вреди на превозвачите под формата на закъснели ползи от ефективното използване на горивата и по-големи разходи за горива.

Като резултат от картела превозвачите биха могли да предявят иск към производителите за разликата в сумата, която те действително са похарчили за горива през периода на картела и сумата, която биха похарчили за гориво, ако производителите не се бяха договорили за отлагане на въвеждането на технологиите за покриване на ЕВРО стандартите.

2. Потенциални възможности за автомобилните превозвачи на товари да получат обезщетение Колективен иск:

За да получат обезщетение, пострадалите от картела може да организират или да се присъединят към група превозвачи на национално или европейско ниво, които да опитат да получат обезщетение от един или повече участници в картела чрез предявяване на един иск.

Индивидуален иск:

Превозвачи могат да инструктират собствените си юристи и да предявят иск от свое име срещу един или повече производители на товарни автомобили. Възможно е този вариант да доведе до по-високи разходи на средства и време.

Споразумение:

Пострадалите от картела може да поискат директно споразумение с производителите на товарни автомобили на ниво фирми или чрез групиране на

национално или европейско ниво. Преговорите за споразумение могат да протичат паралелно с подготовката за предявяване на колективен иск. 3. Елементи на процедурата Идентификация на ответниците:

Всяко правно действие срещу производители на товарни автомобили трябва да бъде насочено срещу страни, които са глобени от ЕК – напр. основните компании на производителите на товарни автомобили, а не техните филиали в страните членки, местните дилъри или вносители.

Прилагане на решенията на ЕК:

Решенията на ЕК, свързани с картели, са директно приложими от съдилищата на страните членки на ЕС. Националните съдилища в ЕС са задължени директно да прилагат решенията на ЕК за картелите и не може да постановяват решения по частни претенции, които да противоречат на решението на ЕК.

Юрисдикция:

На теория пострадалите от картел са свободни да заведат частно дело във всяка страна в ЕС. На практика обаче в момента има само три европейски юрисдикции, където частни дела от името на пострадали от картел са рутинна практика – Холандия, Великобритания и Германия. Нито една от останалите юрисдикции в ЕС няма ефективен механизъм за разглеждане на колективни искове, който да даде възможност на всички пострадали от картела, независимо къде в ЕИП е седалището им, да участват в предявяването на един колективен иск.

Холандия има допълнителни предимства: защита на анонимността на участниците в колективния иск за обезщетение и приемане, че отговорността е солидарна и индивидуална.

Срок за предявяване на претенции

Срокове за предявяване на претенции са определени от националните законодателства. Новата Директива 2014/104/ЕС обаче определя, че пострадалите ще имат поне 5 години да предявят искове за обезщетения за вреди, които започват да текат от момента, когато те са имали възможност да разберат, че са понесли вреди от нарушение на разпоредбите в областта на конкуренцията. От момента, в който решението за нарушение от компетентния орган стане окончателно, пострадалите ще имат най-малко 1 година да предявят искове.