

Sygn. akt V CSKP 124/21

POSTANOWIENIE

Dnia 15 października 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Strzelczyk (przewodniczący)

SSN Władysław Pawlak

SSN Roman Trzaskowski (sprawozdawca)

Protokolant Izabella Janke

w sprawie z powództwa F. B., J. B. i U. M.

przeciwko X. [...] z siedzibą w E. (Holandia)

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 15 października 2021 r.,

skargi kasacyjnej powodów

od postanowienia Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 11 kwietnia 2019 r., sygn. akt I AGz [...]

**uchyla zaskarżone postanowienie i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania, pozostawiając
rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego do
orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie.**

UZASADNIENIE

Powodowie F. B., J. B. i U. M. domagali się zasądzenia na swoją rzecz od pozwanej X. [...] z siedzibą w E., Królestwo Niderlandów (dalej - „X.”), kwoty 50 tys. 9 zł z odsetkami ustawowymi jako odszkodowania za szkodę powstałą w związku z naruszeniem przez X. prawa konkurencji.

Powołali się na to, że w 2007 r. w ramach swej działalności gospodarczej wzięli w leasing i nabyli w W. dwa samochody ciężarowe wyprodukowane przez pozwaną („Samochody”). Zwrócili też uwagę, że w dniu 19 lipca 2016 r. Komisja

Europejska wydała decyzję nr C(2016) 4673 w sprawie AT.39824 - Samochody Ciężarowe (streszczenie decyzji Dz. Urz. UE 2017, C 108, s. 6; dalej - „Decyzja KE”), dotyczącą postępowania na mocy art. 101 TFUE oraz art. 53 porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r., zatwierdzonego decyzją Rady UE i Komisji WE (Dz.U. 1994, L 1, s. 3; dalej - „Porozumienie o EOG”), i stwierdzającą, iż pozwana wraz z innymi producentami samochodów ciężarowych naruszyła art. 101 TFUE oraz art. 53 Porozumienia o EOG, czyniąc w zмовie („Zmowa kartelowa”) ustalenia, dotyczące określania cen i podwyżek cen brutto w EOG w odniesieniu do średnich i dużych samochodów ciężarowych oraz harmonogramu i przenoszenia kosztów wprowadzenia technologii obniżenia emisji spalin dla średnich i dużych samochodów ciężarowych, wymaganych na mocy norm EURO 3 do 6. Zgodnie z Decyzją KE naruszenie to obejmowało całe terytorium EOG i trwało - jeżeli chodzi (m.in.) o X. - w okresie od dnia 17 stycznia 1997 r. do dnia 18 stycznia 2011 r., a więc także w czasie, kiedy powodowie nabyli Samochody.

Powodowie wskazali, że Zmowa kartelowa skutkowała zawyżeniem cen Samochodów, stanowiąc tzw. delikt antymonopolowy uzasadniający odpowiedzialność odszkodowawczą pozwanej, a ich szkodą jest właśnie „wielkość owego zawyżenia”, którą oszacowali na ok. 8% zapłaconej przez nich ceny (wartości przedmiotu leasingu Brutto). Zarazem zastrzegli, że nie mają pełnej wiedzy o wysokości tego zawyżenia i nie mogą jej uzyskać samodzielnie, w związku z czym, na podstawie art. 17 w związku z art. 36 ust. 2 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”), domagali się - w celu szczegółowego i precyzyjnego określenia szkody - nałożenia na X. obowiązku wyjawienia bliżej określonych środków dowodowych. Zwrócili też uwagę na przyjęte w art. 7 Ustawy domniemanie wyrządzenia szkody przez naruszenie prawa konkurencji, zaznaczając, że przepis ten nie ma zastosowania do niniejszego postępowania, jednakże jest on wyrazem zaakceptowania przez ustawodawcę istniejącej linii orzecznictwa.

Jurydykę Sądu Okręgowego w W. wywiedli z art. 7 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w

sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L z 2012 r., Nr 351, s. 1 i n.; dalej – „rozporządzenie 1215/2012”), który w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego pozwala pozwać osobę zamieszkałą na terytorium państwa członkowskiego także w innym państwie członkowskim, przed sądy miejsca, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę, co – w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej - obejmuje także miejsce wystąpienia szkody. Wyrazili pogląd, że mogą dochodzić roszczeń przed Sądem Okręgowym w W., gdyż do wystąpienia szkody doszło w W. - miejscu nabycia Samochodów.

W odpowiedzi na pozew pozwana podniosła m.in. zarzut braku jurysdykcji krajowej i wniosła o wydanie postanowienia o odrzuceniu pozwu.

Postanowieniem z dnia 24 stycznia 2019 r. Sąd Okręgowy w W. odmówił odrzucenia pozwu, wbrew bowiem stanowisku pozwanej uznał, że szkoda powodów, zdefiniowana przez nich jako strata finansowa związana z podwyższeniem ceny nabycia pojazdów, jest „bezpośrednim skutkiem zmowy o znamionach czynu niedozwolonego” (w pkt 4.4. Decyzji KE wskazano, iż skutki zmowy dla handlu są odczuwalne) i nie ma znaczenia, czy Samochody zostały nabyte bezpośrednio od pozwanej czy za pośrednictwem dealera. Skoro zaś do wystąpienia tak rozumianej szkody doszło w W. - miejscu nabycia pojazdów, art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 uzasadniał jurysdykcję tego Sądu.

W następstwie zażalenia pozwanej, postanowieniem z dnia 11 kwietnia 2019 r. Sąd Apelacyjny w [...] zmienił postanowienie Sądu Okręgowego w ten sposób, że odrzucił pozew na podstawie art. 1099 § 1 k.p.c.

Biorąc pod uwagę, że wyrażona w art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 szczególna reguła jurysdykcyjna, podlegająca wykładni autonomicznej i ścisłej, ma na względzie ścisły związek między roszczeniem a sądem miejsca, gdzie nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę, jak również prawidłowe administrowanie wymiarem sprawiedliwości oraz sprawną organizację postępowania - sprawiają one, iż sąd ten jest obiektywnie najwłaściwszy dla dokonania oceny, czy spełnione są przesłanki powstania odpowiedzialności

pozwanego - Sąd odwoławczy stwierdził, że Sąd Okręgowy w W. nie charakteryzuje się szczególną bliskością w stosunku do przedmiotu sporu i nie ma możliwości ułatwionego przeprowadzenia dowodów. Zważywszy, że szkoda powodów miałyby polegać na nabyciu od drugiego z kolei nabywcy Samochodów po cenie zawyżonej przez pozwaną w następstwie Zmowy kartelowej, ocenił, iż W. nie jest miejscem „szkody pierwotnej”, a co najwyżej miejscem, w którym powodowie doznali „pośredniej szkody finansowej”, co nie wystarczy dla uzasadnienia jurysdykcji Sądu Okręgowego w W.. Zwrócił uwagę, że powodowie nabyli Samochody w leasing od podmiotu rynku finansowego, który z kolei nabył te pojazdy od dealera, skupującego samochody od producenta – X., a w tej sytuacji szkodę wynikającą z zawyżenia ceny mógłby ewentualnie ponieść dealer, nabywający pojazdy bezpośrednio od producenta. Nie wiadomo zaś, powodowie okoliczności tych nie wykazują, czy - i w jakim stopniu - dealer, a następnie leasingodawcy, przenieśli zawyżenie cen na powodów, choć jest jasne, że cenę sprzedaży kształtuje m.in. marża dealera, a należność leasingodawcy - np. koszty finansowania. Sąd Apelacyjny wyraził też pogląd, że uznanie jurysdykcji Sądu Okręgowego w W. kłóciłoby się z założeniami rozporządzenia 1215/2012, stosownie do których przepisy o jurysdykcji powinny być w wysokim stopniu przewidywalne. Sprawiałoby bowiem, że każdy następny nabywca, kupujący pojazdy w swoim miejscu zamieszkania, niezależnie od tego, od kogo i którego z kolei nabywcy dokonuje zakupu, mógłby wytoczyć powództwo do sądu właściwego według jego miejsca zamieszkania. Ustalenie właściwej jurysdykcji zależałoby wówczas od wysoce niepewnych i całkowicie nieprzewidywalnych okoliczności, w szczególności od tego, kto będzie kolejnym nabywcą pojazdu i w jakim miejscu dokona zakupu.

Skargę kasacyjną od postanowienia Sądu Apelacyjnego wnieśli powodowie, zaskarżając je w całości. Zarzucili naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 177 § 1 pkt 3¹ k.p.c. i art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 w związku z art. 361 § 1 k.c. w związku z art. 1099 § 1 k.p.c. oraz art. 11 Ustawy. Wnieśli o uchylenie zaskarżonego postanowienia w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji oraz zasądzenie kosztów postępowania. Jednocześnie wnieśli o przeprowadzenie dowodów wskazanych w treści

uzasadnienia skargi kasacyjnej, jak również o zobowiązanie pozwanej na podstawie art. 17 ust. 1 Ustawy do dostarczenia środka dowodowego w postaci Decyzji KE w pełnym brzmieniu. Ponadto, na wypadek stwierdzenia przez Sąd Najwyższy wątpliwości co do prawidłowej wykładni art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy - o rozważenie przez Sąd Najwyższy wystąpienia do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, „z uwzględnieniem specyfiki okoliczności faktycznych niniejszej sprawy”.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Wśród zarzutów kasacyjnych podstawowy charakter ma zarzut naruszenia art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012, którego skarżący dopatrzyli się w przyjęciu, że Polska nie jest miejscem zdarzenia wywołującego szkodę w rozumieniu tego przepisu, podczas gdy zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (m.in. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 maja 2015 r. w sprawie C-352/13, Cartel Damage Claims (CDC) Hydrogen Peroxide SA przeciwko Akzo Nobel NV i in., pkt 52-54) pojęcie to obejmuje także miejsce wystąpienia szkody, a *in casu* zdarzenie będące przyczyną powstania szkody powodów przejawiało swoje szkodliwe skutki w Polsce, gdzie doszło do zakupu/leasingu Samochodów po zawyżonej cenie. Tu także (m.in.) była wykonywana Zmowa kartelowa z udziałem X. i stosowane zachowania antykonkurencyjne przy sprzedaży samochodów ciężarowych.

Zdaniem skarżących, Sąd Okręgowy w W., będący sądem miejsca ich siedziby i nabycia Samochodów, daje wszelkie gwarancje sprawnej organizacji postępowania, gdyż badanie żądania naprawienia szkody podnoszonej przez powodów prowadzących działalność gospodarczą, spowodowanej działaniem bezprawnego kartelu (którego istnienie zostało już ustalone w sposób wiążący przez Komisję Europejską), zależy w szczególności od okoliczności związanych z sytuacją ich przedsiębiorstwa.

Powodowie zwrócili też uwagę, że stanowisko Sądu Apelacyjnego, iż dochodzą naprawienia jedynie „pośredniej szkody finansowej”, gdyż szkodę bezpośrednią może ponieść jedynie dealer, pozostaje w sprzeczności z Decyzją KE,

z której wynika, iż wszyscy adresaci Decyzji (w tym X.) sprzedają swoje wyroby przez dystrybutorów oraz sieci autoryzowanych dealerów - *in casu* przy sprzedaży Samochodów pośredniczył dealer marki X. - którzy negocjują ceny netto dla klientów końcowych, uwzględniające znaczące rabaty od początkowej ceny brutto (pkt 1.3.4. (27) Decyzji KE). Cena ustalona przez producenta wpływa zatem na cenę sprzedaży u dealera, a cena, po której leasingodawca nabywa przedmiot leasingu, wpływa na wysokość rat leasingu. Zdaniem powodów, zważywszy, że rolą dealera i leasingodawcy jest jedynie pośredniczenie między producentem samochodu a nabywcą, ciężar zapłaty ceny w wysokości zawyżonej spoczywa na ostatecznym nabywcy (zawyżone koszty są nań przenoszone). Oznacza to, że nabywając nowy pojazd, powodowie pokryli *de facto* cenę wraz ze wszystkimi marżami pośredników (zawyżone koszty leasingu), przez co są bezpośrednio poszkodowani w sprawie, o czym przesądza treść Decyzji KE, wskazująca także (pkt 4.4. (85)), że skutki zmowy dla handlu są odczuwalne.

Rozpatrując przedstawiony zarzut, należy przede wszystkim stwierdzić, że kluczowe znaczenie w tym względzie ma - zgodnie ze stanowiskiem skarżących - wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 29 lipca 2019 r., w sprawie C-451/18, T. Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. przeciwko X [...] NV, wydany w trybie prejudycjalnym, zainicjowanym pytaniem sądu węgierskiego rozpatrującego żądanie spółki węgierskiej T. zasądzenia od X. odszkodowania za szkodę poniesioną, zgodnie z twierdzeniem T., w następstwie tego samego naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 Porozumienia o EOG, na które powołują się powodowie w niniejszej sprawie (stwierdzonego Decyzją KE), mającą wynikać z faktu, iż T. nabyła samochody ciężarowe za ceny zniekształcone w następstwie zmowy kartelowej, w której uczestniczyła X.. W sprawie zawisłej przed sądem węgierskim ustalono - i ustalenia te stanowiły podstawę wyroku Trybunału - że T. prowadzi działalność w dziedzinie transportu towarów i w latach 2000-2008 r. kupowała nowe samochody ciężarowe, przy czym nie kupowała ich bezpośrednio od uczestników Zmowy kartelowej - były one pierwotnie sprzedawane węgierskim „koncesjonariuszom” samochodowym - lecz za pośrednictwem umów leasingowych zawieranych z firmami leasingowymi (mającymi siedziby na Węgrzech), w ramach których leasingodawca doliczał do ceny uzgodnionej z T.

koszty leasingu i swoją marżę. Stosownie do automatycznej opcji prawo własności do samochodów ciężarowych było przenoszone na T. po wykonaniu umowy leasingu, wraz z jej zakończeniem (por. pkt 12-13 uzasadnienia wyroku Trybunału).

W ocenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej istota wątpliwości sądu odsyłającego dotyczyła tego, czy art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że w ramach powództwa o naprawienie szkody spowodowanej przez naruszenie w rozumieniu art. 101 TFUE, polegające w szczególności na mających znamiona zmowy uzgodnieniach w kwestii ustalania cen i podwyższania cen brutto samochodów ciężarowych, za „miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę”, może zostać uznane miejsce, w którym poszkodowany, jak twierdzi, poniósł tę szkodę, nawet jeśli powództwo jest skierowane przeciwko uczestnikowi rozpatrywanego kartelu, z którym poszkodowany nie nawiązał stosunków umownych. Chodziło przy tym wyłącznie o ustalenie „miejsca urzeczywistnienia się podnoszonej szkody, sprowadzającej się do nadwyżki w zapłaconej cenie, która została sztucznie zawyżona, takiej jak cena samochodów ciężarowych wynikająca z uzgodnień o znamionach zmowy wypełniających znamiona jednolitego i ciągłego naruszenia w rozumieniu art. 101 TFUE, które dotyczyło całego EOG w okresie od 17 stycznia 1997 r. do 18 stycznia 2011 r. i w którym uczestniczyło 15 międzynarodowych producentów samochodów ciężarowych, w tym X. [...]” (por. pkt 22, 26, 30).

Podtrzymując utrwalone stanowisko, że przez „miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę” w rozumieniu art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 należy rozumieć także miejsce urzeczywistnienia się samej szkody (pkt 25), Trybunał stwierdził, iż rozstrzygnięcie zidentyfikowanej wątpliwości zależy od tego, czy w sprawie chodzi o szkodę pierwotną, wynikającą bezpośrednio ze zdarzenia powodującego powstanie szkody, której miejsce wystąpienia może uzasadniać jurysdykcję w świetle rzeczzonego przepisu, czy też o późniejsze negatywne konsekwencje (szkodę pośrednią), które nie mogą uzasadniać przyznania jurysdykcji na podstawie tego przepisu (pkt 27-29).

Analizując tę kwestię, Trybunał doszedł do wniosku, że szkoda sprowadzająca się do nadwyżki w zapłaconej cenie, która została sztucznie

zawyżona, „nie stanowi zwykłej konsekwencji finansowej szkody, jaka mogła zostać poniesiona przez bezpośrednich nabywców, takich jak węgierscy „koncesjonariusze samochodowi” (utrata sprzedaży wskutek podwyżki cen), lecz „wydaje się być bezpośrednim następstwem naruszenia w rozumieniu art. 101 TFUE, a w związku z tym stanowi szkodę bezpośrednią, umożliwiającą co do zasady uzasadnienie jurysdykcji sądów państwa członkowskiego, na którego terytorium szkoda ta się urzeczywistniła” (pkt 31). Oceniając zaś miejsce urzeczywistnienia się tej szkody, Trybunał zwrócił uwagę, że naruszenie prawa konkurencji stwierdzone Decyzją KE dotyczyło całego EOG, od 1 maja 2004 r. obejmującego również Węgry, i na tym rynku spowodowało zakłócenie konkurencji (pkt 32). W związku z tym Trybunał stwierdził, że jeżeli antykonkurencyjne zachowanie ma wpływ na rynek państwa członkowskiego, na którego terytorium miała wystąpić podnoszona szkoda, miejsce urzeczywistnienia tej szkody do celów zastosowania art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 znajduje się w tym państwie członkowskim (pkt 33). Zdaniem Trybunału, rozwiązanie to odpowiada m.in. celom bliskości i przewidywalności przepisów o jurysdykcji, ponieważ, z jednej strony, sądy państwa członkowskiego, stanowiącego rynek, na który mają wpływ zachowania antykonkurencyjne, są najbardziej odpowiednie do rozpatrzenia takich powództw odszkodowawczych, a z drugiej - podmiot gospodarczy, który wykazuje zachowania antykonkurencyjne, może rozsądnie spodziewać się, że zostanie pozwany przed sądy miejsca, w którym jego zachowania zakłóciły zasady uczciwej konkurencji (pkt 34). Odpowiada także wymaganiom spójności przewidzianym w motywie 7 rozporządzenia nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Dz. Urz. UE L 2007, nr 199, s. 40 i n. - dalej „rozporządzenie 864/2007”, „Rzym II”), w zakresie, w jakim zgodnie z jego art. 6 ust. 3 lit. a) prawem właściwym w przypadku powództw o odszkodowanie związanych z aktem ograniczającym konkurencję jest prawo państwa, na którego rynku praktyki te wywołują skutek lub na którego rynku zachodzi prawdopodobieństwo wywołania przez nie skutku (pkt 35). W rezultacie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł, że art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, iż w ramach powództwa o naprawienie szkody spowodowanej przez naruszenie w rozumieniu

art. 101 TFUE, polegające w szczególności na mających znamiona zmowy uzgodnieniach w kwestii ustalania cen i podwyższania cen brutto samochodów ciężarowych, „miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę” oznacza - w sytuacji takiej jak zaistniała w postępowaniu głównym - miejsce na rynku, na które naruszenie to miało wpływ, czyli miejsce, gdzie ceny zostały zniekształcone, w którym poszkodowany, jak twierdzi, poniósł szkodę, nawet jeśli powództwo zostało skierowane przeciwko uczestnikowi rozpatrywanego kartelu, z którym poszkodowany nie nawiązał stosunków umownych” (pkt 37, sentencja).

Stanowisko to zostało podtrzymane także w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 lipca 2021 r., w sprawie C-30/20, RH przeciwko AB Volvo i in., dotyczącym ponownie jurysdykcji w sprawie o naprawienie szkody poniesionej, według powoda – hiszpańskiego nabywcy samochodów ciężarowych, w związku z zapłatą przezeń nadwyżki w cenie spowodowanej Zmową kartelową (por. pkt 7 i 11 uzasadnienia wyroku Trybunału). Wskazując, że z Decyzji KE wynika, iż naruszenie art. 101 TFUE obejmowało cały rynek EOG i w związku z tym spowodowało zakłócenie konkurencji na tym rynku, Trybunał powtórzył, że dla celów stosowania art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 należy uznać, iż miejsce urzeczywistnienia się szkody znajduje się na owym rynku (pkt 31). Zarazem stwierdził, że w rozpatrywanej sytuacji jurysdykcję do rozpoznania powództwa ma i właściwy miejscowo jest sąd, w którego obszarze właściwości przedsiębiorstwo uznające się za poszkodowane kupiło towary, na które Zmowa kartelowa wywarła wpływ, względnie - w przypadku zakupu towarów przez owo przedsiębiorstwo w wielu miejscach - sąd, w obszarze właściwości którego znajduje się siedziba owego przedsiębiorstwa (pkt 43, sentencja). Zaznaczył również, że w tym względzie nie ma znaczenia, czy sporne towary zostały kupione od pozwanych bezpośrednio czy też pośrednio, jak również czy własność została przeniesiona natychmiast, czy też po zakończeniu umowy leasingu (pkt 40).

W świetle omówionych orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie powinno budzić wątpliwości, że łącznik przewidziany w art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 może uzasadniać jurysdykcję sądów polskich w niniejszej sprawie. Orzeczenia te bowiem dotyczyły spraw pod istotnymi

względnymi podobnych, w których powodowie, nabywcy samochodów ciężarowych wyprodukowanych przez uczestników Zmowy kartelowej stwierdzonej Decyzją KE, domagali się - przed sądami właściwymi według miejsca nabycia tych samochodów - naprawienia szkody mającej wynikać, stosownie do ich twierdzeń, z zapłaty cen zniekształconych (zawyżonych) w następstwie Zmowy, przy czym samochody te nie były nabywane bezpośrednio od producentów, lecz od „koncesjonariuszy” albo leasingodawców. Takiego odszkodowania domagają się również powodowie, wiążący swą szkodę z wielkością zawyżenia cen Samochodów, którą oszacowali na ok. 8% „zapłaconej” przez nich „ceny” (wartości przedmiotu leasingu Brutto - k. 6 i 8) i której usiłowali dowodzić za pomocą wniosków dowodowych opartych na art. 17 ust. 1 w związku z art. 36 ust. 2 Ustawy. Twierdzenie o poniesieniu takiej szkody jest równoznaczne, co najmniej *implicite*, z tezą, choćby opartą jedynie na treści Decyzji KE czy domniemaniu faktycznym, że spowodowana Zmową „zwyżka” ceny została na nich przeniesiona. Ta zaś teza oznacza, że w zakresie „zwyżki” przeniesionej na powodów poszkodowanym nie mógł być ani dealer ani leasingodawcy (skoro przenieśli ową zwyżkę na inny podmiot), od których powodowie nabyli pojazdy, w związku z czym nie można też twierdzić, że potencjalna szkoda powodów jest jedynie pochodną potencjalnej szkody dealera czy leasingodawców. Wbrew pogładowi Sądu Apelacyjnego Trybunał rozstrzygnął, że z punktu widzenia art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 tego rodzaju szkoda jest szkodą bezpośrednią – choćby ostateczny nabywca nie nabył samochodu od uczestnika Zmowy, lecz od dealera czy leasingodawcy - a twierdzenie o jej wystąpieniu w związku z nabyciem samochodów w państwie członkowskim objętym EOG w powiązaniu z zakresem geograficznym naruszenia art. 101 TFUE stwierdzonym w Decyzji KE (objęło ono całe terytorium EOG) uzasadnia jurysdykcję sądów tego państwa. W tym kontekście istotnego znaczenia nabiera twierdzenie powodów oraz ustalenie Sądu Okręgowego - zwalczane w zażaleniu (por. s. 2 i 4 uzasadnienia wyroku Sądu Apelacyjnego) - że Samochody nabyli w W.. Rozstrzygnięcie Trybunału oznacza też, że eksponowana przez pozwaną okoliczność, iż Komisja Europejska nie badała i nie określiła w swej Decyzji faktycznych skutków antykonkurencyjnych Zmowy kartelowej - a stwierdziła jedynie, iż wpływ Zmowy na handel jest odczuwalny - nie miała dla Trybunału decydującego

znaczenia. Miało natomiast znaczenie to, że zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. a) rozporządzenia 864/2007 (Rzym II) prawem właściwym dla zobowiązań pozaumownych wynikających z ograniczenia konkurencji jest prawo państwa, na którego rynku praktyki te wywołują skutek lub na którego rynku zachodzi prawdopodobieństwo wywołania przez nie skutku. Podobnie względ na bliskość sądów państwa członkowskiego, stanowiącego rynek, na który miała wpływ Zmowa kartelowa, w odniesieniu do tego rodzaju powództw odszkodowawczych - widoczna np. w zakresie ustalenia, czy i w jakim zakresie ewentualna „zwyżka” ceny samochodu została przeniesiona na ostatecznego nabywcę (*in casu* powodów) i czy ewentualnie ów ostateczny nabywca „przeniósł” ją na swych klientów (por. np. argumentację pozwanej zamieszczoną w odpowiedzi na pozew, s. 20) - jak również możliwość przewidzenia przez uczestników tej Zmowy, że zostaną pozwani przed sądy miejsca, w którym ich zachowania zakłóciły zasady uczciwej konkurencji. Natomiast to, czy i w jakim zakresie zwyżka ceny, na którą powołują się powodowie, rzeczywiście zaistniała i została na nich przeniesiona, jest kwestią odrębną od problemu jurysdykcji krajowej (kwestią zasadności powództwa), gdyż z punktu widzenia jurysdykcji istotne jest nie tyle wykazanie szkody, ile twierdzenia co do jej charakteru i żądanie pozwu, oceniane z uwzględnieniem jego podstawy faktycznej i okoliczności ustalonych już przez Sądy (w tym co do treści Decyzji KE).

Uzasadnienie wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach C-451/18 (T.) i C-30/20 (Volvo i in.) nie stwarza żadnych podstaw, by uznać, że istotne znaczenie dla ich treści miały okoliczności mogące odróżniać - stosownie do twierdzeń pozwanej sformułowanych w piśmie przygotowawczym datowanym na dzień 27 sierpnia 2019 r. (por. s. 3) - sprawy będące kanwą rozstrzygnięć Trybunału, od niniejszej sprawy, tj. wskazywany w sprawie C-451/18 brak możliwości zakupu samochodów przez T. bezpośrednio u producentów i konieczność korzystania z pomocy „koncesjonariuszy” z siedzibą na Węgrzech oraz okoliczność, że „T. negocjował bezpośrednio z dealerami, dochodząc z nimi do porozumienia co do cen, leasingodawca zaś nakładał swoją własną marżę zysku i koszty leasingu, dodając je do cen uzgodnionych między dealerem a T.” (por. pkt 12 w związku z pkt. 25 tiret 5 wyroku Trybunału). Irrelwantność tych okoliczności potwierdza wyrok Trybunału w sprawie C-30/20, Volvo i in., w którym

tego rodzaju okoliczności w ogóle nie były objęte ustaleniami, co nie wpłynęło na stanowisko Trybunału, który stwierdził wręcz, że nie jest ono zależne od tego, czy sporne towary zostały kupione od pozwanych bezpośrednio czy też pośrednio, czy własność została przeniesiona natychmiast, czy też po zakończeniu umowy leasingu (por. pkt 40 uzasadnienia).

Wszystko to przemawia za zasadnością podniesionego w skardze kasacyjnej zarzutu naruszenia art. 7 pkt 2 rozporządzenia 1215/2012 i czyni zbędną analizę zarzutu naruszenia art. 177 § 1 pkt 3¹ k.p.c., jak również sięganie do środków dowodów wnioskowanych przez skarżących i wystąpienie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pytaniem prejudycjalnym.

Z tych względów, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

jw