



Maciej Zachariasiewicz^{a)}

 <https://orcid.org/0000-0002-2848-0216>

Jurysdykcja krajowa w sprawie roszczeń deliktowych z tytułu afery *dieseltgate* w świetle dotychczasowego orzecznictwa TSUE: uwagi na tle wyroku TSUE w sprawie C-343/19 *VKI v. Volkswagen* oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 2022 r., II CSKP 1506/22

Abstract: The article discusses the judgment of the Court of Justice of the European Union (CJEU) in case C-343/19 *VKI v. VW* and the decision of the Polish Supreme Court of 12 May 2022, both connected with the infamous “dieseltgate”. The cases concerned claims of the owners of Volkswagen cars equipped with the “defeat devices” that manipulated the emissions tests. The question decided by both courts was whether claimants may enforce their tort claims for damages against the manufacturer in the Member States where the cars were acquired. CJEU found that they do and the Polish Supreme Court followed suit.

The article analyses both cases against the background of existing case law of the European Court under Article 7(2) of the Brussels I bis Regulation. According to the well-established case law of the Court, the place of harmful event is to be understood both as the place where the event leading to damage is located, as well as the place where the damage occurred. Regarding the place of damage, the author takes the view that it occurs not in the state where the car is acquired — as found by CJEU — but where it is registered and used. This in itself should not, however, suffice to establish the jurisdiction of the court at the place of damage. In each case (and not only when the damage is purely financial) the court must confirm under the individual circumstances of the case that this place is suitable as the forum for resolving the dispute. Among these circumstances

^{a)} Dr hab., Akademia Leona Koźmińskiego.

the most important is that of the foreseeability for the defendant that because of his or her actions, he or she can be sued at the given forum. This possibility to foresee should be established on the basis of defendant's actions undertaken in the forum. In cases where a defective product is the source of liability (such as in *VKI v. VW*) these are in particular: marketing products in that state or directing advertising activities thereto.

The paper also compares European solutions with those adopted in US. The author argues that the CJEU should be more bold in looking into an American standard that requires "some act by which the defendant purposefully avails itself of the privilege of conducting activities within the forum State, thus invoking the benefits and protections of its laws" and thus protect the defendant from being sued in a place of damage that is loosely connected with the case.

Keywords: Brussels I Regulation — torts — jurisdiction — place of harmful event — dieselgate — Volkswagen

1. Wprowadzenie: kilka słów o aferze *dieselgate*

18 września 2015 r. amerykańska Agencja Ochrony Środowiska ujawniła proceder koncernu Volkswagen polegający na instalowaniu w samochodach z silnikiem Diesla oprogramowania, które manipulowało wynikami pomiarów emisji spalin z układu wydechowego. Oprogramowanie instalowane w samochodach VW opracowane było w taki sposób, że w trakcie testów emisji spalin silniki osiągały bardzo dobre wyniki, spełniając wszystkie najnowsze standardy (w USA i w UE). Jednakże w trakcie normalnego korzystania z samochodów silniki emitowały do atmosfery nawet do 40 razy więcej szkodliwych substancji, niż wynikało to z testów. Innymi słowy, oprogramowanie oszukiwało w trakcie homologacyjnych testów emisji spalin. Rozpoznawało ono bowiem sytuację testową („samochód wiedział, że jest testowany”) i ograniczało emisję szkodliwych związków do atmosfery, choć w normalnym użytkowaniu była ona wielokrotnie wyższa niż deklarowana i wykazywana w trakcie testów. Nabywcy samochodów byli zatem przekonani, że nabywają samochody zgodne z homologacją, choć w rzeczywistości nie spełniały deklarowanych parametrów. Silniej zatruwały one środowisko i wykazywały większe spalanie¹. Dziś nie budzi żadnych wątpliwości, że oprogramowanie instalowane było przez koncern Volkswagen świadomie w celu manipulacji wynikami

¹ Warto jednak podkreślić, że nie istnieją prawne przeszkody, aby nabywcy samochodów z fałszującym oprogramowaniem — pomimo, że emitują one wielokrotnie więcej szkodliwych substancji niż deklarowane przez producenta i dopuszczalne — korzystali z nich w normalny sposób w ruchu publicznym. Innymi słowy, wykrycie oszustwa nie unieważnia testów homologacyjnych, na podstawie których samochody zostały dopuszczone do ruchu.

testów emisji spalin. Oprogramowanie to określa się z języka angielskiego jako *defeat device*. Szacuje się, że na świecie jest ponad 11 mln takich samochodów (wyprodukowanych między 2009 a 2015 r.), a w samej Polsce między 140—200 tys.²

Skandal towarzyszący ujawnionemu w 2015 r. oszustwu jest dziś powszechnie znany. Afera zyskała nawet miano „*dieselgate*”³. Volkswagen musiał zapłacić ogromne kary finansowe, szczególnie w USA, gdzie wykryto fałszerstwo. Zapadły także wyroki karne przeciwko menedżerom koncernu odpowiedzialnym za skandal. Współcześnie wina korporacyjna Volkswagena jako osoby prawnej nie budzi już żadnych wątpliwości. Wreszcie w wielu państwach nabywcy samochodów VW z zainstalowanym fałszującym oprogramowaniem dochodzą roszczeń przeciwko koncernowi z Wolfsburga na drodze cywilnej i to ten wątek jest istotny z perspektywy niniejszego opracowania.

Zasadniczą trudnością, jaką napotkali powodowie, stała się kwestia jurysdykcji krajowej w tych sprawach, a ściślej pytanie, czy mogą oni pozwać Volkswagena w państwie, w którym mają swoje miejsce zamieszkania, gdzie samochody nabyli i je użytkują. Jurysdykcja przysługuje oczywiście, zgodnie z art. 4 rozporządzenia Bruksela I bis, sądom niemieckim jako sądom mającym jurysdykcję ogólną względem pozwanego koncernu Volkswagena (mającego siedzibę w Niemczech). W wielu przypadkach nabywcy próbują jednak pozwać koncern we „własnych” państwach. Powstało zatem szalenie ciekawe zagadnienie prawne, czy przewidziane w rozporządzeniu Bruksela I bis podstawy jurysdykcji szczególnej to umożliwiają. Centralne znaczenie ma w tym względzie pojęcie „miejsce,

² Afera *dieselgate* jest gruntownie opisana zarówno w literaturze branżowej, w tym dostępnej w Internecie (np. <https://www.autodna.pl/blog/afera-dieselgate/> [Dostęp: 14.12.2023 r.], w źródłach encyklopedycznych (np. https://pl.wikipedia.org/wiki/Afera_Volkswagena [Dostęp: 14.12.2023 r.], jak i w innych raportach (np. *Seven years of Dieselgate: A never-ending story*, Bureau Européen des Unions de Consommateurs, 12.12.2022, https://www.beuc.eu/sites/default/files/publications/BEUC-X-2022-130_Dieselgate_7th_report.pdf [Dostęp: 14.12.2023 r.]).

³ Różne prawne wyzwania związane ze skutkami afery, jak również jej implikacje na przyszłość były przedmiotem zainteresowania doktryny prawniczej. Zob. np. M.F. Di Rattalma, *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Springer International Publishing, Cham, 2017; T. Spapens, *The 'Dieselgate' scandal: A criminological perspective*, in: *Green Crimes and Dirty Money*, eds. T. Spapens, R. White, D. van Uhm, W. Huisman, Routledge, Abingdon, 2018; K. van Elten, B. Rehder, *How the Dieselgate scandal helped bring American-style legal conflict resolution to Europe*, „LSE European Politics and Policy (EUROPP) blog”, 3.12.2020, <https://blogs.lse.ac.uk/europpblog/2020/12/03/how-the-dieselgate-scandal-helped-bring-american-style-legal-conflict-resolution-to-europe/> [Dostęp: 14.12.2023 r.]. W polskiej literaturze zob. np. Z. Mazur, *Dieselgate i konsekwencje prawne manipulowania emisją spalin*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny (iKAR)” 2020, t. 9, nr 7, s. 119 i n.

w którym wyrządzona została szkoda” na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis.

2. Pozwy austriackich nabywców volkswagenów

2.1. Stan faktyczny sprawy

W sprawie C-343/19 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, rozstrzygając w przedmiocie pytania prejudycjalnego sformułowanego przez sąd austriacki, miał do czynienia z następującym stanem faktycznym. Powód w postępowaniu przed sądem krajowym — Verein für Konsumenteninformation [dalej: VKI] — jest organizacją ochrony konsumentów z Austrii, która zajmuje się m.in. prowadzeniem procesów sądowych w imieniu konsumentów, którzy swe roszczenia przelewają na VKI. W dniu 6 września 2018 r. VKI złożyła w sądzie w Austrii pozew przeciw Volkswagenowi „w imieniu” 574 nabywców samochodów VW. Samochody kupione zostały bądź od dilerów VW w Austrii, bądź z drugiej ręki przed 18 września 2015 r., tj. przed datą ujawnienia manipulacji⁴. VKI upatrywała szkody nabywców samochodów VW w szczególności w pomniejszonej wartości nabytych samochodów w stosunku do tej, którą miałyby, gdyby nie były wyposażone w manipulujące oprogramowanie. VKI podnosiła zatem, że szkodą nabywców volkswagenów jest różnica pomiędzy ceną zapłaconą za samochody a ich rzeczywistą wartością po odkryciu w 2015 r. faktu, że zainstalowano w nich oprogramowanie manipulujące emisją spalin. Ponadto zdaniem VKI szkoda wynika z podwyższonego zużycia paliwa oraz gorszej wydajności silnika. Wartość samochodów będzie także szybciej spadała, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę ryzyko wprowadzanych w przyszłości zakazów wjazdu lub cofnięcia dopuszczenia do ruchu. Ponieważ w chwili wniesienia powództwa niektórych ze szkód nie dało się jeszcze oznaczyć co do kwoty (albo w ogóle się nie urzeczywistniły), VKI żądała także ustalenia odpowiedzialności Volkswagena na przyszłość i w tym zakresie roszczenia miały charakter deklaratoryjny. Zważywszy, że roszczenia miały podstawę deliktową, sąd austriacki powziął wątpliwość, gdzie tak określoną szkodę należy lokalizować dla celów ustalenia jurysdykcji krajowej na podstawie art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis.

⁴ Opinia Rzecznika Generalnego M. Camposa Sáncheza-Bordony z 2.04.2020 w sprawie C-343/19 *Verein für Konsumenteninformation v. Volkswagen AG*, ECLI:EU:C:2020:253 [dalej: opinia RG w sprawie VKI v. VW], pkt 12.

2.2. Opinia Rzecznika Generalnego w sprawie C-343/19 *VKI v. Volkswagen*

Opinia RG Manuela Camposa Sáncheza-Bordony jest przykładem znakomitej i pogłębionej analizy wykładni art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis. Zapoznając się z nią, warto jednak wyjść poza polską wersję językową, ponieważ tłumaczenie jest wyjątkowo niskiej jakości⁵.

Analizując przedstawiony przez sąd krajowy problem, Rzecznik Generalny dokonuje szerokiego przeglądu orzecznictwa Trybunału dotyczącego pojęcia „miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę” na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia. W szczególności zaś Rzecznik analizuje, w jaki sposób w dotychczasowym orzecznictwie Trybunału rozumiany był termin „miejsce, w którym szkoda wystąpiła”. Rzecznik przypomina, że zgodnie z utrwaloną linią orzecniczą relewantne jako łącznik jurysdykcyjny jest wyłącznie miejsce pierwotnej (bezpośredniej), a nie wtórnej (pośredniej) szkody, jak również że znaczenie ma jedynie szkoda poniesiona przez bezpośredniego poszkodowanego, a nie szkoda poniesiona przez inną osobę „rykoszetem”. Znaczenie ma ponadto odróżnienie szkody materialnej od szkody czysto finansowej. Do orzecznictwa Trybunału w innych sprawach powrócę w dalszej części opracowania. W tym miejscu należy się natomiast przyjrzeć wnioskowi zaproponowanemu przez Rzecznika na tle sprawy Volkswagen.

Rzecznik dochodzi mianowicie do wniosku, że w sprawie zachodzi przypadek, w którym szkoda jest czysto finansową stratą i ma ona charakter pierwotny⁶. Rzecznik nie zgodził się w tym względzie z odsyłającym sądem krajowym, dla którego szkodą pierwotną jest defekt oprogramowania, a wynikające z tego faktu obniżenie wartości samochodu jest finansowym, ale i dalszym następstwem. Rzecznik podkreśla, że instalacja oprogramowania (manipulowanie) to zdarzenie powodujące szkodę, natomiast szkodą w majątku nabywców samochodów jest różnica między uiszczoną ceną a wartością dobra materialnego otrzymanego w zamian⁷. Powstaje ona w chwili nabycia pojazdu, choć wykrywana jest później. Jak wyjaśnia

⁵ W generalnie fatalnym tłumaczeniu już w 2 akapicie popełniono rażący błąd. Mianowicie zd. 1 akapitu 2 brzmiące po angielsku: „For the purpose of providing an interpretation which would be useful to the system for the allocation of international jurisdiction among the Member States, the Court retained the possibility of using both connecting factors” tłumaczy się jako: „W celu zapewnienia użytecznej wykładni dotyczącej podziału jurysdykcji międzynarodowej między państwami członkowskimi, Trybunał Sprawiedliwości wypowiedział się negatywnie co do możliwości korzystania z obu łączników”. Odwraca to sens wypowiedzi Rzecznika o 180 stopni.

⁶ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 35.

⁷ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 37.

Rzecznik: „Kiedy ujawniły się rzeczywiste cechy pojazdu, jego nabywcy nie odkryli, że mają mniej pojazdu lub, że mają inny pojazd, lecz odkryli, że mają pojazd o mniejszej wartości: ostatecznie, mniejszy majątek”⁸. Samochód, jako przedmiot fizyczny, jedynie symbolizuje uszczuplenie majątku⁹. Ten uszczerbek w majątku jest zatem pierwotny: wynika bezpośrednio ze zdarzenia wywołującego szkodę (manipulowanie silnikiem), a nie z jakiejś wcześniejszej (pierwotnej) szkody doznanej przez nabywców samochodów¹⁰. Defekt samochodu nie jest szkodą jego nabywcy. Szkodą nabywcy staje się dopiero po nabyciu samochodu przez użytkownika. Utrata wartości samochodu nie ujawniła się, dopóki manipulacja silnikami nie została upubliczniona¹¹. Z tego też powodu naprawienia szkody mogą dochodzić nabywcy volkswagenów na rynku zarówno pierwotnym, jak i wtórnym. Szkada dotyka bowiem dopiero tego nabywcę, który jest właścicielem samochodu w chwili ujawnienia faktu instalowania w silnikach Volkswagena oprogramowania manipulującego emisją spalin (tj. wrzesień 2015 r.). Użytkownik, który zbył samochód przed 18 września 2015 r., nie doznał żadnej szkody w swym majątku, bo fakt defektu samochodu był ukryty¹².

W dalszej kolejności Rzecznik Generalny przygląda się miejscu, w którym zlokalizować należy szkodę czysto finansową. Przypomina, że w kilku wcześniejszych wyrokach Trybunał wyjaśnił, że jest nim miejsce, gdzie manifestują się szkodliwe skutki zdarzenia będącego przyczyną powstania szkody¹³. Skoro zatem szkodliwym skutkiem nabycia samochodu z manipulującym oprogramowaniem jest strata w majątku równa różnicy między zapłaconą ceną a rzeczywistą wartością samochodu, to szkoda ta ujawnia się nie gdzie indziej jak w państwie, w którym doszło do nabycia samochodu, tj. w miejscu, w którym transakcja nabycia została zawarta¹⁴.

Ponieważ jednak chodzi tu o szkodę czysto finansową, możliwość przypisania jurysdykcji sądów miejsca nabycia samochodu jest zdaniem Rzecznika Generalnego warunkowana dalszymi okolicznościami. Szkada czysto finansowa nie uzasadnia bowiem w sposób klarowny — tak jak dzieje się to w przypadku szkody materialnej — faktycznego powiązania (bliskości) pomiędzy terytorium danego państwa a stanem faktycznym sprawy. Trzeba zaś przypomnieć, że jurysdykcję sądów miejsca szkody uznaje się za uzasadnioną właśnie z uwagi na istnienie owego powiązania z terytorium

⁸ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 38.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 39.

¹¹ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 41.

¹² *Ibidem*.

¹³ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 45.

¹⁴ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 74.

danego państwa. Stąd w przypadku szkody czysto finansowej miejsce jej zlokalizowania „nie jest automatycznie reprezentatywne dla wymaganych zasad bliskości i przewidywalności”, lecz „staje się punktem wyjścia, który musi zostać potwierdzony przez pozostałe szczególne okoliczności sporu”¹⁵. Natężenie owych „szczególnych okoliczności sporu” staje się przesłanką weryfikującą zasadność atrybucji jurysdykcji w miejscu, w którym zlokalizowana jest czysto finansowa szkoda w majątku poszkodowanego. Na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis analiza jest zatem dwuetapowa. Po pierwsze, wskazać należy miejsce urzeczywistnienia się szkody, a po drugie — potwierdzić przydatność tego miejsca jako kryterium ustalenia jurysdykcji przy łącznej ocenie okoliczności szczególnych sprawy¹⁶.

Choć w zależności od konkretnej sprawy może tu chodzić o różne okoliczności; Rzecznik wskazuje na dwa ich rodzaje. Pierwszym są elementy istotne dla prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości i organizacji procesu. Drugim natomiast — czynniki, które mogły przyczynić się do ukształtowania przekonania stron o miejscu prowadzenia postępowania sądowego bądź ewentualnie o miejscu, gdzie mogą być pozowane w następstwie swoich działań¹⁷.

W sprawie VW do owych szczególnych okoliczności należą zdaniem Rzecznika „nie tylko te dotyczące poszkodowanego, lecz również te określające cel pozwanego polegający na sprzedaży pojazdów w państwie członkowskim, którego jurysdykcja jest przedmiotem dyskusji”¹⁸. Wśród okoliczności dotyczących poszkodowanego Rzecznik wymienia „negocjowanie zakupu w tym samym miejscu, wydanie w nim pojazdu i [...] posiadanie w tym miejscu siedziby przez kupującego”¹⁹. Z kolei do okoliczności określających cel pozwanego należy zdaniem Rzecznika zaliczyć: „wprowadzenie (bezpośrednio lub przez głównego importera powiązanego z pozwanym) pojazdów do państwa członkowskiego, w którym jest pozwany; sprzedaż w państwie członkowskim dokonywana przez salony sprzedaży lub oficjalnych dystrybutorów; promowanie sprzedaży za pośrednictwem reklamy realizowanej przez pozwanego lub na jego rachunek w tym państwie członkowskim; lub emisję certyfikatów zgodności przetłumaczonych przez pozwanego na język tego państwa członkowskiego”²⁰.

W konsekwencji, choć zdaniem Rzecznika dla jurysdykcji sądów określonego państwa nie jest wystarczająca okoliczność, że w tym państwie

¹⁵ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 56.

¹⁶ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 70.

¹⁷ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 67.

¹⁸ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 75.

¹⁹ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, przyp. 56.

²⁰ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, przyp. 57.

doszło do nabycia i wydania samochodów²¹, to w jego ocenie okolicznością potwierdzającą jurysdykcję tych sądów jest przede wszystkim fakt, że Volkswagen był w stanie z łatwością przewidzieć, że jego pojazdy będą sprzedawane w Austrii i że w tym państwie mogą wystąpić problemy uzasadniające pozwy przeciwko koncernowi²². Należy tu jednak podkreślić w ślad za Rzecznikiem, że analiza pod kątem przewidywalności (lub jej braku) ma służyć nie wyborowi pomiędzy sądami państwa, w którym wystąpiła szkoda, i sądami państwa, w którym miało miejsce zdarzenie będące jej źródłem, lecz jedynie potwierdzeniu (lub zaprzeczeniu) jurysdykcji sądu państwa, w którym zmaterializowała się szkoda, ustalona w sprawie VW jako miejsce, w którym doszło do nabycia samochodu²³.

Ostatecznie zatem Rzecznik konkluduje, że na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis należy przyjąć, iż „szkoda urzeczywistnia się w miejscu położonym w państwie członkowskim, gdzie poszkodowany nabył produkt od osoby trzeciej, o ile pozostałe okoliczności potwierdzają przyznanie jurysdykcji sądom tego państwa członkowskiego. W każdym przypadku, wśród tych okoliczności musi znaleźć się co najmniej jedna, która pozwoliłaby pozwanemu racjonalnie przewidzieć, że przyszli nabywcy dokonujący zakupu w tym miejscu mogliby wystąpić z powództwem z tytułu odpowiedzialności cywilnej wynikającej z jego czynów”²⁴.

2.3. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-343/19 VKI v. Volkswagen

Na tle opinii Rzecznika Generalnego wyrok Trybunału w sprawie VKI v. Volkswagen²⁵ jest z reguły oceniany jako rozczarowujący²⁶. Choć

²¹ Opinia RG w sprawie VKI v. VW, pkt 79.

²² Opinia RG w sprawie VKI v. VW, pkt 80.

²³ Ibidem.

²⁴ Opinia RG w sprawie VKI v. VW, pkt 81.

²⁵ Wyr. TSUE z 9.07.2020 w sprawie C-343/19 *Verein für Konsumenteninformation v. Volkswagen AG*, ECLI:EU:C:2020:534 [dalej: wyr. TSUE w sprawie VKI v. VW].

²⁶ T. Marzal, *Le forum delicti à l'épreuve du Dieselgate: (CJUE, 9 juillet 2020, aff. C-343/19, Verein für Konsumenteninformation c/Volkswagen AG, ECLI: EU: C: 2020: 534)*, „Revue critique de droit international privé” 2021, no. 4, s. 878; J. Lee, *Pop Goes the Diesel! A Case Comment on Case C-343/19 Verein für Konsumenteninformation v Volkswagen AG*, „IALS Student Law Review” 2021, vol. 8, no. 2, s. 40 i n.; M. Dąbroś, *Wyrok w sprawie Volkswagen (C-343/19) — czy to już forum actoris?*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny (iKAR)” 2021, t. 10, nr 4, s. 93; E. Vallines García, *VKI v VW and the diesel scandal: final buyers may bring tortious claims before the courts for the place where the vehicle was purchased*, 2020, <https://eprints.ucm.es/id/eprint/68972> [Dostęp 14.12.2023 r.].

rezultat wyroku jest *in concreto* analogiczny do propozycji Rzecznika Generalnego (nabywcy volkswagenów mogą pozwać koncern w Austrii), to uzasadnienie dla takiej konkluzji jest nieco odmienne.

Trybunał podzielił oczywiście wniosek Rzecznika, że miejsce wystąpienia zdarzenia powodującego powstanie szkody znajduje się w państwie, w którym samochody wyposażono w oprogramowanie manipulujące emisją spalin²⁷. Podzielił również kierunek myślenia o szkodzie podnoszonej przez VKI, tj. że chodzi o różnicę między ceną zapłaconą przez nabywcę za samochód a jego rzeczywistą wartością wynikającą z faktu zainstalowania w nim oprogramowania manipulującego²⁸. Szkada taka urzeczywistnia się dopiero w chwili zakupu samochodu za cenę przewyższającą jego rzeczywistą wartość od osoby trzeciej i stanowi szkodę pierwotną²⁹. W konsekwencji miejscem, w którym szkoda ta następuje, jest państwo, na którego terytorium doszło do nabycia samochodów od osoby trzeciej³⁰.

Zdaniem Trybunału szkoda ta nie ma jednak charakteru szkody czysto finansowej. Jest to szkoda materialna, ponieważ choć polega ona na utracie wartości przez samochody, to jednak „chodzi o wadę obciążającą pojazdy, będące rzeczami”³¹. Skoro zaś Trybunał nie postrzega szkody doznanej przez nabywców volkswagenów jako czysto finansowej, to nie dostrzega konieczności badania, czy w sprawie zachodzą szczególne okoliczności, które potwierdzałyby przydatność miejsca urzeczywistnienia się szkody jako kryterium ustalenia jurysdykcji. TSUE w swym wyroku milczy zatem w tym przedmiocie.

Trybunał podkreśla jednak, że przyjęcie, iż omawiana szkoda urzeczywistnia się w państwie, w którym samochody zostały nabyte, spełnia wymogi przewidywalności. Producent samochodów instalujący oprogramowanie manipulujące w samochodach sprzedawanych w innych państwach członkowskich może wszakże racjonalnie przewidzieć, że zostanie pozwany przed sądami tych państw członkowskich³². Ponadto TSUE podkreśla, że przyjęte rozwiązanie jest zgodne z wymogami bliskości i prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości, ponieważ sąd krajowy „może musieć dokonać oceny warunków panujących na rynku” państwa, w którym samochód nabyto, i to w tym państwie dostępny będzie materiał dowodowy potrzebny do dokonania takiej oceny³³.

²⁷ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 24.

²⁸ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 29.

²⁹ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 31—32.

³⁰ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 39.

³¹ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 33.

³² Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 36—37.

³³ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 38.

Wreszcie Trybunał — dla wsparcia przyjętych wniosków — odwołuje się także do art. 6 rozporządzenia Rzym II³⁴, podkreślając, że pożądana jest spójność w wykładni pomiędzy rozporządzeniami z zakresu współpracy sądowej w sprawach cywilnych. W przepisie tym określono prawo właściwe dla roszczeń z tytułu czynów nieuczciwej konkurencji. Wskazano w nim, że prawem tym jest prawo państwa, w którym występuje lub jest prawdopodobne wystąpienie naruszenia stosunków konkurencyjnych lub zbiorowych interesów konsumentów. Działanie zaś koncernu Volkswagena mogło zdaniem Trybunału naruszać zbiorowe interesy konsumentów i stanowić czyn nieuczciwej konkurencji³⁵. Naruszenie to następuje w każdym państwie członkowskim, na którego terytorium wadliwy towar zostanie kupiony przez konsumentów³⁶.

3. Pozwy polskich nabywców volkswagenów

3.1. Stan faktyczny sprawy

W Polsce powództwo przed Sądem Okręgowym w Warszawie wytoczył przeciwko koncernowi Volkswagen reprezentant grupy w imieniu 54 posiadaczy samochodów marki VW: właścicieli i leasingobiorców. Powód domagał się zapłaty po 30 tys. zł za każdy samochód Volkswagena, co stanowiłoby — według biegłych — koszt doprowadzenia silników Diesla do stanu, w którym byłyby one zgodne z normami technicznymi, które deklarował Volkswagen jako producent przy sprzedaży samochodów. Z procesowego punktu widzenia roszczenia dochodzone były w ramach postępowania grupowego w oparciu o przepisy ustawy z dnia 17 grudnia 2009 r. o dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym [dalej: PostGrupU]³⁷. Jako materialnoprawną podstawę roszczeń powód wskazał przepisy o odpowie-

³⁴ Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych [dalej: Rzym II], Dz.Urz. UE L 199, s. 40.

³⁵ Trybunał przywołał w tym miejscu swój wyrok z 28.07.2016 w sprawie C-191/15 *Verein für Konsumenteninformation*, EU:C:2016:612. Należy jednak wyjaśnić, że w sprawie C-191/15 nie chodziło o *dieselgate*. Pozew skierowany był przeciwko Amazonowi, a sprawa dotyczyła umów sprzedaży zawieranych przez Internet z konsumentami zamieszkałymi w innych państwach członkowskich.

³⁶ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 39.

³⁷ T.j. Dz.U. 2020, poz. 446.

działności deliktowej: ogólny przepis art. 415 k.c. oraz przepisy o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny (art. 449¹ i n. k.c.).

Warto zatem od razu zwrócić uwagę na dwie różnice zachodzące pomiędzy sprawami austriacką i polską. Po pierwsze, choć w obydwu sprawach podjęto próbę zbiorowego dochodzenia roszczeń nabywców Volkswagena, to zostały wykorzystane w tym celu różne instrumenty procesowe. Austriacy skorzystali z formy przelewu roszczeń w celu ich dochodzenia przez organizację reprezentującą prawa konsumentów (VKI)³⁸. Z kolei w Polsce zdecydowano się na skorzystanie z możliwości oferowanych przez PostGrupU, gdzie powodem w postępowaniu jest reprezentant grupy (art. 4 ust. 1 PostGrupU), który prowadzi postępowanie w imieniu własnym, ale na rzecz wszystkich członków grupy (art. 4 ust. 3 PostGrupU).

Po drugie — i istotniejsze z perspektywy prowadzonych tu rozważań — powodowie w Austrii inaczej zdefiniowali swoją szkodę, niż uczynili to dochodzący roszczenia w Polsce. W sprawie austriackiej dochodzili oni różnicy pomiędzy obiektywną wartością nabytych samochodów, którą mają one po ujawnieniu, że zainstalowano w nich oprogramowanie manipulujące, a ceną, którą nabywcy zapłacili za nie przed ujawnieniem tego faktu. Różnica ta stanowi procent wartości samochodów, według powodów nie mniejszy niż 30%. Z kolei w sprawie polskiej dochodzą oni kosztu doprowadzenia silników Diesla do stanu, w którym byłyby one zgodne z deklarowaną przez producenta charakterystyką techniczną dotyczącą emisji spalin — kosztu, który przez powoda został określony jako jednolita kwota 30 tys. zł dla każdego samochodu (tj. bez względu na zapłaconą cenę czy wartość samochodu).

3.2. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 2022 r., II CSKP 1506/22

W sprawie polskiej sąd pierwszej instancji (Sąd Okręgowy w Warszawie)³⁹ oraz Sąd Apelacyjny przyjęły, że brak jest jurysdykcji krajowej polskich sądów do oceny roszczeń deliktowych nabywców Volkswagena kierowanych przeciwko koncernowi z Wolfsburga. W ocenie Sądu

³⁸ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 8.

³⁹ Post. SO w Warszawie z 27.11.2017, III C 1310/16. Postanowienie to komentowałem skrótowo w innym miejscu: <https://miedzynarodoweprawohandlowe.wordpress.com/2018/12/12/co-dalej-z-polskimi-pozwami-przeciwko-volkswagenowi-w-sprawie-diesel-gate> [Dostęp: 4.12.2023 r.]. Zwracałem wtedy uwagę z jednej strony na błędy popełnione przez Sąd Okręgowy w wykładni pojęcia „miejsce zdarzenia wywołującego szkodę” w rozumieniu art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis, a z drugiej — na wadliwy sposób zdefiniowania szkody przez powoda w sprawie.

Okręgowego i Apelacyjnego odszkodowania za delikt wyrządzony przez koncern na skutek instalowania oprogramowania manipulującego emisją spalin można dochodzić wyłącznie w państwie miejsca wytworzenia produktu, a więc w Niemczech. Tylko tam bowiem — zdaniem SO i SA — materializuje się pierwotna (bezpośrednia) szkoda w majątku pokrzywdzonych, tj. wadliwość samochodów. Negatywne skutki odczuwane przez nabywców samochodów stanowią dalsze konsekwencje, a więc szkody następcze (pochodne) nieuzasadniające jurysdykcji.

Orzekając w przedmiocie skargi kasacyjnej — wypowiadając się już po wyroku TSUE w sprawie C-343/19 *VKI v. Volkswagen* — Sąd Najwyższy uchylił postanowienia Sądu Apelacyjnego i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania. Sąd Najwyższy zgodził się z wnoszącym skargę kasacyjną powodem, że SO i SA w istocie nie uwzględniły, że na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis sprawca deliktu może być pozwany — wedle wyboru powoda — bądź w państwie, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę, bądź tam, gdzie wystąpiła szkoda, czyli uszczerbek w majątku powoda. SN wytknął także Sądowi Apelacyjnemu, że nie wyjaśnił, dlaczego uznał, że na terenie Polski nie wystąpiła szkoda pierwotna. Co więcej, SN podkreślił, że SA w ogóle nie zidentyfikował, w czym powód upatrywał szkody członków grupy, której kompensaty się domagał. W konsekwencji zdaniem SN „uniemożliwia to weryfikację, czy Sąd odwoławczy prawidłowo tę szkodę zakwalifikował, zwłaszcza że jej ujęcie przez samego powoda nie było oczywiste i wymagało interpretacji”.

W pozostałym zakresie uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego jest w istocie powtórzeniem motywów wyroku TSUE w sprawie C-343/19. W szczególności zaś SN wskazał na konkluzję TSUE, zgodnie z którą miejsce urzeczywistnienia się szkody znajduje się w państwie, w którym samochody z oprogramowaniem manipulującym emisją spalin zostały nabyte.

4. Analiza

4.1. Miejsce zdarzenia i miejsce szkody

W sprawach dotyczących odpowiedzialności deliktowej jurysdykcję szczególną określa art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis. Zgodnie z tym przepisem „Osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego może być pozwana w innym państwie członkowskim: [...] 2) w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu

podobnego do czynu niedozwolonego — przed sądy miejsca, w którym nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę”. Łącznikiem uzasadniającym jurysdykcję szczególną jest tu zatem miejsce, w którym nastąpiło „**zdarzenie wywołujące szkodę**” (ang. *harmful event*; fr. *fait dommageable*, niem. *schädliches Ereignis*). Pojęcie „miejsce zdarzenia wywołującego szkodę” podlega autonomicznej wykładni, w oderwaniu od znaczenia, jakie pojęciu temu nadawać mogą krajowe porządki prawne⁴⁰. Jego rolę w ustalaniu jurysdykcji uzasadnia się ścisłym związkiem pomiędzy roszczeniem a sądem krajowym państwa, w którym miejsce to się znajduje⁴¹.

Zgodnie z utrwalonym⁴² od dawna orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości obejmuje ono **zarówno** miejsce, w którym **zlokalizowane było zdarzenie (działanie lub zaniechanie), które było przyczyną szkody** (ang. *even giving rise to the damage*; fr. *l'évènement causal qui est à l'origine de dommage*; niem. *Handlungsort*) — tj. miejsce zdarzenia wywołującego szkodę *sensu stricto* — jak i **miejsce, w którym nastąpiła szkoda**, a więc gdzie zmaterializowały się skutki zdarzenia (ang. *place where damage occurred*; fr. *le lieu de la matérialisation du dommage*; niem. *Erfolgsort*). Jurysdykcja szczególna w sprawach deliktowych uzasadniona jest w obydwu tych miejscach, co oznacza, że to do powoda należy wybór, w którym państwie będzie dochodzić swych roszczeń⁴³ (jeśli miejsca te znajdują się w różnych państwach). Ujmując powyższe w tradycyjnej terminologii prawa prywatnego międzynarodowego, chodzi o przypadek tzw. wielomiejscowości deliktu, tj. sytuację, w której poszczególne elementy stanu faktycznego, jakim jest czyn niedozwolony wraz z jego skutkami, zlokalizowane są w różnych państwach⁴⁴.

⁴⁰ Zob. np. J. Gołaczyński, M. Zalisko, *Jurysdykcja krajowa szczególna w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego w rozporządzeniu nr 1215/2012*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2019, nr 4, s. 25; P. Rylski, *Pojęcie „miejsce zdarzenia wywołującego szkodę” w sprawach deliktowych na podstawie art. 5 pkt 3 Rozporządzenia nr 44/01*, „Studia Iuridica” 2007, vol. 47, s. 223; D. Wolski, *Jurysdykcja właściwa dla umów oraz deliktów i quasi-deliktów w świetle rozporządzenia 44/2001 (Bruksela I): wybrane zagadnienia*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego” 2011, vol. 9, s. 114.

⁴¹ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 21; J. Gołaczyński, M. Zalisko, *Jurysdykcja...*, s. 31; M. Dąbrosz, *Wyrok...*, s. 93. Por. motyw 16 preambuły rozporządzenia Bruksela I bis.

⁴² Tak np. T. Marzał, *Le forum...*, s. 877.

⁴³ P. Rylski, *Pojęcie...*, s. 226; J. Gołaczyński, M. Zalisko, *Jurysdykcja...*, s. 26; T. Marzał, *Le forum...*, s. 877.

⁴⁴ Co do pojęcia wielomiejscowości deliktu zob. M. Sośniak, *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w prawie międzynarodowym prywatnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, 1971, s. 29; P. Rylski, *Pojęcie...*, s. 224; M. Świerczyński, *Jurysdykcja krajowa w zakresie zobowiązań deliktowych*, „Monitor Prawniczy” 2002, nr 15, s. 693; J. Gołaczyński, w: *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich*

Na potrzeby ustalenia jurysdykcji szczególnej w sprawach deliktowych Trybunał akceptuje zatem taką wielomiejscowość i traktuje jako (zasadniczo) równoważne miejsce zdarzenia i miejsce szkody.

Omawiając alternatywę między miejscem zdarzenia i miejscem szkody, warto powrócić do wyroku, w którym Trybunał ustanowił tę regułę, a więc do sprawy 21/76 *Handelskwekerij G. J. Bier BV v. Mines de potasse d'Alsace SA*⁴⁵. Chodziło w niej o szkodę wyrządzoną holenderskim rolnikom w ich uprawach na skutek zanieczyszczeń spuszczonej do Renu przez francuską kopalnię potasu. Wyrażna była tu wielomiejscowość deliktu. O ile działanie szkodzące znajdowało się we Francji, to szkoda, ponad wszelką wątpliwość, zlokalizowana była w Holandii. W tej sytuacji Trybunał przyjął, że zdarzenie wywołujące szkodę znajduje się zarówno w miejscu szkodzącego działania (zaniechania), jak i w miejscu szkody. Holenderscy rolnicy mogli zatem pozwać francuską kopalnię z tytułu czynu niedozwolonego — wedle swego wyboru we Francji bądź przed „własnymi sądami” — w Holandii. Reguła wypracowana w sprawie *Bier* stała się paradygmatem⁴⁶ i była przypominana w licznych orzeczeniach Trybunału dotyczących wykładni art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis i jego poprzedników (art. 5 ust. 3 rozporządzenia 44/2001⁴⁷ i art. 5 ust. 3 konwencji brukselskiej⁴⁸)⁴⁹.

4.2. Potrzeba ograniczenia jurysdykcji sądów państwa, w którym wystąpiła szkoda

Choć w chwili rozstrzygnięcia sprawy *Bier* w pełni uzasadnione wydawało się zrównanie miejsca zdarzenia i szkody (istniejące silne powiązanie faktyczne obydwu tych miejsc ze sprawą, lokalizacja dowodów w obydwu tych miejscach), to coraz bardziej skomplikowane stany faktyczne ujawniły potrzebę ograniczenia znaczenia miejsca szkody dla celów

wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1215/2012. Komentarz, red. J. Gołaczyński, C.H. Beck, Warszawa, 2015, kom. do art. 7, pkt 74.

⁴⁵ Wyr. TSUE z 30.11.1976.

⁴⁶ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 2; M. Dąbroś, *Wyrok...*, s. 85.

⁴⁷ Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, OJ L 12, 16.01.2001, s. 1 (specjalne wydanie polskie: rozdz. 19, t. 4, s. 42).

⁴⁸ Konwencja brukselska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych z 27.09.1968 r. (Dz.Urz. WE z 1972, L 299, s. 32).

⁴⁹ Warto podkreślić, że zasadniczy łącznik „miejsca zdarzenia wywołującego szkodę” pozostaje bez zmian w kolejnych instrumentach reżimu „brukselskiego”.

ustalania jurysdykcji krajowej. Dość szybko bowiem okazało się, z jednej strony — że w niektórych stanach faktycznych szkoda może wystąpić w wielu państwach, co stwarzałoby powodom nieograniczone możliwości poszukiwania najkorzystniejszego forum dla dochodzenia ich roszczeń, z drugiej zaś — że szkoda, której poszkodowany może doznać, są także dalsze lub trudno uchwytnie następstwa deliktu, materializujące się w miejscach słabo powiązanych z czynem niedozwolonym i nieprzewidywalnych dla sprawy.

a) Reguła jurysdykcji mozaikowej

Istotna linia orzecznicza ukształtowała się na kanwie spraw dotyczących naruszeń dóbr osobistych. W sprawie *Shevill v. Press Alliance* z 1995 r.⁵⁰ Trybunał miał do czynienia z przypadkiem naruszenia czci (dobrego imienia) angielskiej obywatelki, która pracowała w kantorze walutowym w Paryżu. Powódka zarzucała, że francuski tabloid *France-Soir*, publikowany przez *Press Alliance*, naruszył jej dobra osobiste, drukując informację o praniu brudnych pieniędzy w kantorze *Chequepoint*, w którym była zatrudniona (publikacja wspominała panią *Shevill* z nazwiska). Zdaniem Trybunału miejsce szkody (krzywdy), polegającej na negatywnych skutkach dla dobrego imienia poszkodowanej, zlokalizowane jest w państwie, w którym publikacja jest dystrybuowana, o ile poszkodowana jest tam znana⁵¹. Jednocześnie jednak Trybunał przyjął, że przed sądami państwa miejsca szkody (krzywdy) poszkodowany/poszkodowana może doznać wyłącznie szkody (krzywdy) doznanej w tym państwie, z wyłączeniem szkód doznanych w innych państwach. Jeśli zatem miejsce szkody (krzywdy) zlokalizowane jest w kilku czy kilkunastu państwach (np. w przypadku osób powszechnie znanych), to poszkodowany musi doznać szkody (krzywdy) doznanej w poszczególnych państwach osobno w każdym z tych państw⁵². Mechanizm ten zaczęto określać jako regułę jurysdykcji mozaikowej⁵³. Reguła mozaikowa znajdu-

⁵⁰ Wyr. TSUE z 7.03.1995 w sprawie C-68/93 *Fionna Shevill i in. v. Press Alliance*, EU:C:1995:61.

⁵¹ Wyr. TSUE w sprawie *Shevill*, pkt 29.

⁵² Całej szkody doznanej we wszystkich tych państwach mógłby natomiast doznać jedynie w państwie miejsca zdarzenia będącego źródłem szkody, a także przed sądami siedziby pozwanego (którym zgodnie z art. 4 przysługuje jurysdykcja ogólna). W przypadku naruszenia dóbr osobistych miejsce zdarzenia i siedziba pozwanego będą się najczęściej pokrywały. Miejsce zdarzenia lokalizowane jest wszakże w państwie, w którym siedzibę ma wydawca szkodliwej publikacji. Zob. wyr. TSUE w sprawie *Shevill*, pkt 24.

⁵³ Zob. np. opinia RG M. Bobeka w sprawie C-800/19 *Mittelbayerischer Verlag KG*, pkt 28; opinia RG M. Bobeka w sprawie C-194/16 *Bolagsupplysningen OÜ i Ingrid Ilsjan v. Svensk Handel AB*, ECLI:EU:C:2017:554, pkt 28; J. Oster, *Rethinking Shevill*.

je zastosowanie również w odniesieniu do deliktów innych niż naruszenie dóbr osobistych⁵⁴.

Reguła mozaikowa była przedmiotem krytyki. Wskazywano zwłaszcza na jej nieadekwatność w przypadku naruszeń dóbr osobistych w Internecie⁵⁵. W wyroku *e-Date/Martinez*⁵⁶ Trybunał przyjął w konsekwencji rozumienie art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I, zgodnie z którym poszkodowany naruszeniem dóbr osobistych w Internecie może dochodzić ochrony przed sądami miejsca, w którym ma centrum swoich interesów życiowych. W przypadku osoby fizycznej jest to zazwyczaj miejsce jej stałego pobytu. Warto jednak podkreślić, że to szczególne uprzywilejowanie powoda do pozywania we własnym centrum życiowym (*forum actoris*) — uzasadniane powszechnością Internetu — dostępne jest, w ramach wyjątku, tylko w sprawach o naruszenie dobra osobistego publikacją w Internecie⁵⁷. Ponadto — jak wynika z wyroku w sprawie *Mittelbayerischer Verlag* — jurysdykcja przysługuje sądom miejsca centrum interesów życiowych poszkodowanego, tylko jeżeli publikacja zawiera „obiektywne i możliwe do zweryfikowania elementy, pozwalające na bezpośrednie lub pośrednie indywidualne zidentyfikowanie” poszkodowanego⁵⁸.

b) Jedynie szkoda pierwotna uzasadnia jurysdykcję

Drugie z ograniczeń roli miejsca szkody na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I wiąże się z odrzuceniem znaczenia miejsca szkody wtórnej (niebezpośredniej) jako łącznika uzasadniającego jurysdykcję krajową. Regułę tę najlepiej wyjaśnić na prostym przykładzie wypadku narciarskiego. Wyobraźmy sobie, że Polak uległ wypadkowi na nartach w Austrii. Złamana w wypadku noga wymagała następnie leczenia — nie tylko na miejscu w Austrii, lecz także w Polsce. W Polsce też konieczna

Conceptualising the EU private international law of Internet torts against personality rights, „International Review of Law, Computers & Technology” 2012, vol. 26, s. 113 i n.

⁵⁴ Podobnie P. Ryłski, *Pojęcie...*, s. 238.

⁵⁵ Opinia RG Bobeka w sprawie *Bolagsupplysningen*, pkt 73 i n.; J. Oster, *Rethinking...*, s. 113 i n.

⁵⁶ Wyr. TSUE z 25.10.2011 w sprawach połączonych C-509/09 *eDate Advertising GmbH v. X* i C-161/10 *Olivier Martinez, Robert Martinez v. MGN Limited*, ECLI:EU:C:2011:685.

⁵⁷ Por. opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 25.

⁵⁸ Wyr. TSUE z 17.06.2021 w sprawie C-800/19 *Mittelbayerischer Verlag KG v. SM*, ECLI:EU:C:2021:489, pkt 46. Publikacja obrażająca uczucia większej zbiorowości nie będzie zatem co do zasady uzasadniać jurysdykcji sądów państwa miejsca centrum interesów życiowych poszkodowanego, ponieważ pozwany nie ma możliwości przewidzenia tego miejsca w stosunku do konkretnego powoda, który twierdzi, że jego dobra osobiste zostały naruszone.

była rehabilitacja i poszkodowany utracił dochody z działalności zawodowej. Nie budzi wątpliwości, że szkoda pierwotna (złamana noga) miała miejsce w Austrii i tylko tam można pozwać sprawcę. Dalsze finansowe konsekwencje, które wystąpiły na terenie Polski, nie uzasadniają jurysdykcji polskich sądów (poszkodowany może ich dochodzić jedynie w Austrii)⁵⁹. W istocie zatem nie zachodzi tu wielomiejscowość, ale wszystkie relewantne z kolizyjnego punktu widzenia okoliczności faktyczne — zarówno szkodzące działanie, jak i jego skutki — znajdują się w Austrii⁶⁰.

W omawianym przykładzie wypadku narciarskiego granica pomiędzy szkodą pierwotną a wtórną jest czytelna. Ponadto czytelna jest też różnica pomiędzy fizykalną szkodą (złamana noga) a jej finansowymi konsekwencjami (koszty leczenia, utracony zarobek itd.). W wielu stanach faktycznych jest to jednak bardziej skomplikowane.

Omawiane ograniczenie zostało usankcjonowane w dwóch orzeczeniach TSUE. Po pierwsze, TSUE odrzucił możliwość wytoczenia powództwa w miejscu szkody następczej (wtórnej) w wyroku w sprawie *Antonio Marinari v. Lloyd Bank plc i Zubaidi Trading Company*⁶¹. W sprawie tej powód, na skutek donosu na policję przez pracowników banku Lloyd, został aresztowany w Anglii pod zarzutami prania brudnych pieniędzy. Skonfiskowano także weksle wystawione na rzecz spółki Zubaidi, które powód złożył w banku (co stanowiło szkodę pierwotną)⁶². Powód — obywatel włoski — podnosił, że na skutek wadliwych działań pracowników banku doznał negatywnych konsekwencji finansowych dla prowadzonej przez siebie we Włoszech działalności gospodarczej, czym uzasadniał jurysdykcję włoskich sądów. TSUE orzekł jednak, że takie wtórne konsekwencje finansowe (*consequential loss*) nie są objęte pojęciem zdarzenia wywołującego szkodę w rozumieniu art. 5 ust. 3 konwencji brukselskiej (obecnie art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I)⁶³. Jak wyjaśnił Try-

⁵⁹ Zob. podobny przykład wypadku samochodowego podawany przez P. Ryłski, *Pojęcie...*, s. 227. Jak trafnie wskazuje ten autor, miejsce dalszych finansowych konsekwencji nie może stanowić podstawy jurysdykcji, ponieważ w tego typu sytuacjach chodzi o okoliczności w dużym stopniu zależne od poszkodowanego (gdzie zdecyduje się on podjąć leczenie). Sprawca nie może zaś być zmuszany do uczestniczenia w postępowaniu przed sądami, których jurysdykcja jest dla niego całkowicie nieprzewidywalna i zależna od czynności podjętych przez poszkodowanego po wyrządzeniu szkody.

⁶⁰ Podobnie P. Ryłski, *Pojęcie...*, s. 227.

⁶¹ Wyr. TSUE z 19.09.1995, C-364/93, ECR 1995, s. 2719.

⁶² M. Dąbroś, *Wyrok...*, s. 87.

⁶³ W doktrynie na ten temat por. P. Ryłski, *Pojęcie...*, s. 228; M. Wałachowska, *Prawo właściwe dla roszczeń odszkodowawczych osób pośrednio poszkodowanych*, w: *Współczesne wyzwania prawa prywatnego międzynarodowego*, red. J. Poczubot, Wolters Kluwer, Warszawa, 2013, s. 321 i n.; J. Gołaczyński, w: *Komentarz...*, 2015, kom. do art. 7, pkt 84; J. O'Brien, *Conflict of Laws*, Cavendish, London, 1999, s. 239.

bunał, pojęcie to „nie może być interpretowane w tak szeroki sposób, że obejmowałoby ono jakiegokolwiek miejsce, w którym mogą być odczuwane negatywne konsekwencje zdarzenia, które spowodowało już szkodę, która rzeczywiście wystąpiła w innym miejscu”⁶⁴. Powód mógł w konsekwencji pozwać jedynie w Anglii.

Po drugie, zasada, zgodnie z którą jurysdykcyjnie relewantna jest jedynie szkoda pierwotna (bezpośrednia), dotyczy również przypadku, w którym bezpośrednią szkodę ponosi inny podmiot, pośrednio zaś konsekwencje finansowe — powód w sprawie. Z takim przypadkiem Trybunał miał do czynienia w sprawie *Dumez France i Tracoba SARL v. Hessische Landesbank i inni*⁶⁵. Powód (francuska spółka) zarzucał, że pozwany (niemiecki bank) spowodował — poprzez wycofanie pożyczek na realizowany projekt nieruchomościowy — upadłość spółki zależnej powoda. Powód podnosił, że utrata wartości jego spółki zależnej stanowi szkodę także w jego majątku. Trybunał orzekł jednak, że powód nie może dochodzić roszczeń w miejscu, w którym doznał tak zdefiniowanego uszczerbku. Bezpośrednio poszkodowanym była wszakże spółka córka i tylko szkoda tego podmiotu jest relewantna dla celów ustalenia jurysdykcji. Przypadek tego typu zaczęto później określać jako szkoda rykoszetem (fr. *par ricochet*) doznana przez podmiot inny niż ten, który poniósł szkodę bezpośrednią⁶⁶.

c) Szkoda czysto finansowa nie zawsze uzasadnia jurysdykcję

Trzeci rodzaj ograniczenia jurysdykcyjnej roli miejsca szkody wiąże się z koncepcją szkody (straty) „czysto finansowej” (ang. *purely financial damage*; fr. *dommage purement financier*) rozwiniętej w orzecznictwie TSUE. Chodzi o takie przypadki, w których szkoda ma charakter wyłącznie czysto finansowej straty w tym sensie, że brak jest materialnej (fizycznej) szkody, która reprezentowałaby uszczerbek w jakimś materialnym przedmiocie (osobie lub składniku majątkowym). Szkoda polega wyłącznie na określonej negatywnej konsekwencji finansowej dla poszkodowanego.

W kilku sprawach (*Kronhofer v. Maier*⁶⁷, *Harald Kolassa v. Barclays Bank plc*⁶⁸, *Helga Löber v. Barclays Bank plc*⁶⁹) TSUE miał do czynienia ze szkodą wyrządzoną przez wprowadzanie do obrotu prospektu emisyjnego certyfikatów inwestycyjnych nabywanych przez inwestorów. Inwestorzy zarzucali, że prospekty zawierały wprowadzające w błąd informacje.

⁶⁴ C-364/93 *Marinari*, pkt 14.

⁶⁵ Wyr. Trybunału z 11.01.1990, C-220/88, ECR 1990, s. 49.

⁶⁶ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 25; T. Marzal, *Le forum...*, s. 879.

⁶⁷ Wyr. TSUE z 10.06.2004, C-168/02, ECLI:EU:C:2004:364.

⁶⁸ Wyr. TSUE z 28.01.2015, C-375/13, ECLI:EU:C:2015:37.

⁶⁹ Wyr. TSUE z 12.09.2018, C-304/17, ECLI:EU:C:2018:701.

Podnoszoną szkodą — czysto finansową (ale pierwotną) — była tu utrata wartości zakupionych certyfikatów. Trybunał przyjął, że inwestor zarzucający naruszenia po stronie emitenta może pozwać w państwie, w którym posiada rachunek bankowy, na którym zlokalizowane były certyfikaty inwestycyjne, to bowiem tam urzeczywistniła się szkoda w majątku powoda⁷⁰. Miejszem relewantnej jurysdykcyjnie szkody nie jest natomiast miejsce zamieszkania powoda z tej tylko przyczyny, że ekonomiczne konsekwencje odczuwalne są przez powoda właśnie w tym miejscu⁷¹.

W paru innych sprawach chodziło z kolei o szkody wyrządzone naruszeniami prawa konkurencji. Powodowie podnosili roszczenia odszkodowawcze, zarzucając pozwanym sprzeczne z prawem zachowania antykonkurencyjne. Szkoda polega w takich przypadkach bądź na utracie dochodu z prowadzonej działalności gospodarczej na skutek spadku sprzedaży produktów lub usług danego przedsiębiorcy (*Concurrence*⁷², *flyLAL-Lithuanian Airlines*⁷³), bądź na zwiększonych kosztach poniesionych na skutek zapłaty sztucznie (sprzecznie z prawem konkurencji) zawyżonej ceny (*Tibor-Trans*⁷⁴). Szkoda tego typu urzeczywistnia się w państwie, w którym powód doznał spadku sprzedaży (*Concurrence*), lub w państwie rynku, na który wpływ ma zarzucane antykonkurencyjne zachowanie (*flyLAL-Lithuanian Airlines*, *Tibor-Trans*).

Wreszcie w sprawie *Universal Music International*⁷⁵ szkoda polegała na konieczności uiszczenia wygórowanej ceny za udziały w nabywanej spółce na skutek błędu popełnionego przez prawników obsługujących transakcję (różnica pomiędzy planowaną przez powoda ceną sprzedaży a ceną sprzedaży wskazaną w umowie sporządzonej przez prawników). Powód zobowiązany został do uiszczenia na rzecz zbywców udziałów takiej wygórowanej ceny na podstawie ugody zawartej w postępowaniu arbitrażowym. Powód zapłacił cenę ze swojego konta w banku w Holandii, gdzie miał siedzibę, i podnosił, że to w tym państwie znajdowało się miejsce, w którym urzeczywistniła się szkoda. Jednak zdaniem TSUE szkoda wystąpiła w Czechach, bo to tam została zawarta ugoda w postępowaniu arbitrażowym i w związku z tym to tam nastąpiła utrata

⁷⁰ Kolassa, pkt 57.

⁷¹ Löber, pkt 24; Kronhofer, pkt 21.

⁷² Wyr. TSUE z 21.12.2016 w sprawie C-618/15 *Concurrence SARL v. Samsung Electronics France SAS i Amazon Services Europe Sàrl*, ECLI:EU:C:2016:976.

⁷³ Wyr. TSUE z 5.07.2018 w sprawie C-27/17 *AB flyLAL-Lithuanian Airlines v. Starptautiskā lidosta »Rīga« VAS i Air Baltic Corporation AS*, ECLI:EU:C:2018:533.

⁷⁴ Wyr. TSUE z 29.07.2019 w sprawie C-451/18 *Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft. v. DAF Trucks NV*, EU:C:2019:635.

⁷⁵ Wyr. TSUE z 16.06.2016 w sprawie C-12/15 *Universal Music International Holding BV v. Michaelowi Tétércaultowi Schillingowi, Irwinowi Schwartzowi i Josefowi Brożowi*, ECLI:EU:C:2016:449.

składników majątkowych (tam powstało zobowiązanie powoda do zapłaty wygórowanej ceny)⁷⁶. Jednocześnie Trybunał podkreśla, że szkoda czysto finansowa (płatność z rachunku bankowego w Holandii) może nie być wystarczającym łącznikiem jurysdykcyjnym na tle art. 5 ust. 3 rozporządzenia 44/2001.

Choć orzecznictwo w sprawach, w których szkoda była kwalifikowana jako „czysto finansowa”, nie jest jednolite, Trybunał w nowszych wyrokach w tym obszarze zaczął formułować dodatkowy wymóg, który powinien być spełniony, aby powództwo mogło być wniesione w miejscu, w którym wyrządzona została szkoda „czysto finansowa”. Mianowicie w tego typu przypadkach „pozostałe szczególne okoliczności sporu” (okoliczności współprzyczyniające się do przyznania jurysdykcji) powinny potwierdzać, że miejsce, w którym urzeczywistniła się szkoda, spełnia wymogi bliskości pomiędzy sporem i sądem *fori*, jak również przewidywalności jurysdykcji tego sądu z perspektywy stron⁷⁷. Ustalenie zatem, że miejsce szkody znajduje się w określonym państwie, nie prowadzi automatycznie do przyznania jurysdykcji sądom tego państwa, lecz staje się punktem wyjścia — jedynie pierwszym krokiem analizy. Drugim krokiem tej analizy jest potwierdzenie — na podstawie pozostałych okoliczności — że miejsce to odpowiada wymogom i celom jurysdykcji szczególnej na tle rozporządzenia Bruksela I bis (bliskość, przewidywalność)⁷⁸. Jak była już o tym mowa wyżej, w ten właśnie sposób proponuje rozstrzygnąć sprawę *VKI v. VW* Rzecznik Generalny.

4.3. Orzecznictwo TSUE z zakresu odpowiedzialności za produkt niebezpieczny

Choć — jak zobaczymy dalej — w sprawie *VKI v. VW* nie chodzi *sensu stricto* o odpowiedzialność producenta z tytułu wprowadzenia na rynek

⁷⁶ *Universal*, pkt 31—32.

⁷⁷ *Löber*, pkt 36; *Universal*, pkt 39—40. W mojej ocenie w sprawie *Universal* Trybunał popada jednak w sprzeczność. Z jednej strony przyjmuje (pkt 31—32), że szkoda została wyrządzona w państwie, w którym powód zawarł niekorzystną dla siebie ugodę, i powstało zobowiązanie do zapłaty określonej kwoty (w Czechach), co w oczywisty sposób powinno wykluczać jurysdykcyjną relewantność miejsca dalszych finansowych konsekwencji w postaci płatności z rachunku bankowego w Holandii. Z drugiej jednak strony TSUE sugeruje (pkt 38—40), że miejsce prowadzenia rachunku bankowego, z którego nastąpiła płatność, mogłoby stanowić łącznik na tle art. 5 ust. 3 rozporządzenia 44/2001, jeżeli przemawiałyby za tym okoliczności sprawy współprzyczyniające się do przyznania jurysdykcji sądom tego miejsca.

⁷⁸ Zob. opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 55—56; T. Marzal, *Le forum...*, s. 879.

produktu niebezpiecznego, to jednak mamy do czynienia z przypadkiem funkcjonalnie analogicznym (wadliwy produkt). Warto zatem w tym miejscu przyjrzeć się orzecznictwu Trybunału dotyczącemu jurysdykcji krajowej w sprawach z zakresu produktu niebezpiecznego. Dwa wyroki zajmują tu centralne miejsce: w sprawie *Andreas Kainz v. Pantherwerke*⁷⁹ oraz w sprawie *Zuid-Chemie BV v. Philippo's Mineralenfabriek*⁸⁰.

Sprawa *Kainz* dotyczyła wypadku, którego doznał Austriak, korzystając z roweru wyprodukowanego w Niemczech. Choć rower był kupiony w Austrii, wypadek miał miejsce w Niemczech. Nie budziło zatem wątpliwości, że w Niemczech znajdowało się miejsce pierwotnej szkody powoda. Powód, który próbował pozwać producenta w Austrii, nie mógł zatem uzasadnić jurysdykcji austriackich sądów miejscem szkody. Austriacki sąd nie pytał Trybunału o miejsce szkody. Wbrew mylnemu wrażeniu, które wydaje się niekiedy pokutować⁸¹, sprawa *Kainz* w ogóle nie dotyczyła miejsca szkody. Pytanie prejudycjalne i wyrok TSUE dotyczą wyłącznie miejsca, w którym zlokalizowane było działanie, które było przyczyną szkody. W sprawie *Kainz* powód próbował natomiast przekonać Trybunał, że wykładnia pojęcia „miejsce szkodzącego zdarzenia” powinna obejmować także miejsce, w którym produkt został wprowadzony do obrotu — a więc Austrię jako kraj, do którego producent rowerów sprzedawał swoje produkty. TSUE odrzucił tę propozycję i podkreślił, że miejscem zdarzenia w sprawach z zakresu odpowiedzialności za produkt niebezpieczny jest tylko miejsce, w którym produkt został wytworzony (wyprodukowany).

Wyrok w sprawie *Kainz* nie udziela żadnych wskazówek co do tego, jak lokalizować miejsce szkody wyrządzonej przez produkt niebezpieczny. W tym przedmiocie użyteczne jest natomiast orzeczenie w sprawie *Zuid-Chemie*. Trybunał wyjaśnia w nim, że „miejszem wystąpienia [zmaterializowania się] szkody [...] jest miejsce, gdzie zdarzenie będące powodem powstania szkody przejawiało swoje szkodliwe skutki, to znaczy miejsce, **gdzie szkoda spowodowana przez wadliwy produkt wyraźnie się zmanifestuje** [podkr. M.Z.]”⁸². W sprawie *Zuid-Chemie* chodziło o szkodę wyrządzoną powodowi — spółce Zuid-Chemie — na skutek poddania obróbce substancji chemicznej zwanej micromix (wadliwy produkt) i jej przekształcenia w nawóz sztuczny. W związku z wadliwością tego produktu powód doznał szkody polegającej na zepsuciu całej partii

⁷⁹ Wyr. TSUE z 16.01.2014 w sprawie C-45/13 *Andreas Kainz v. Pantherwerke*, ECLI:EU:C:2014:7.

⁸⁰ Wyr. TSUE z 16.07.2009 w sprawie C-189/08 *ZuidChemie BV v. Philippo's Mineralenfabriek NV/SA*, ECLI:EU:C:2009:475.

⁸¹ Zob. post. warszawskiego SO z 27.11.2017, III C 1310/16 (w sprawie VW rozstrzygniętej następnie post. SN z 12.05.2022, II CSKP 1506/22).

⁸² *Zuid-Chemie*, pkt 27.

produkowanego nawozu sztucznego. Trybunał skonkludował, że miejscem, w którym wystąpiła szkoda, jest położona w Holandii fabryka powoda, gdzie micromix został poddany obróbce, poprzez połączenie z innymi składnikami w celu wyprodukowania nawozu. Miejsce to jest bowiem miejscem „powstania szkody materialnej, poniesionej przez Zuid-Chemie, wykraczającej poza szkodę w samym micromiksie”⁸³.

4.4. Zasady i cele, jakimi kieruje się TSUE w swym orzecznictwie

W swym orzecznictwie dotyczącym wykładni art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis (wcześniej art. 5 ust. 3 rozporządzenia 44/2001) Trybunał Sprawiedliwości regularnie odwołuje się do kilku kierunkowych zasad i celów, leżących u podstaw jurysdykcji szczególnej w sprawach deliktowych, a także właściwych reżimowi brukselskiemu w ogólności.

Po pierwsze, Trybunał nieomalże przy każdej okazji podkreśla, że przepis art. 7 ust. 2 powinien być wykładany w sposób ścisły, ponieważ wprowadza odstępstwo od ogólnej zasady jurysdykcji miejsca zamieszkania (siedziby) pozwanego.

Po drugie, TSUE zwraca uwagę, że miejsce „zdarzenia wywołującego szkodę” w rozumieniu art. 7 ust. 2 odpowiada (i odpowiadać powinno) wymogowi bliskości sądu tego miejsca w stosunku do przedmiotu sporu⁸⁴. Bliskość, tj. silny związek przedmiotu sporu z terytorium sądu *fori*, z jednej strony *per se* uzasadnia przyznanie jurysdykcji, stanowiąc wyraz zasady najściślejszego związku na płaszczyźnie reguł jurysdykcji krajowej. Jednocześnie zaś chodzi tu o bliskość w znaczeniu łatwości przeprowadzenia postępowania dowodowego w tym państwie⁸⁵ (dostępność dowodów na danym terytorium, możliwość ich przeprowadzenia i oceny przez sądy danego państwa). Leży to bowiem w interesie prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości⁸⁶.

Po trzecie, miejsce „zdarzenia wywołującego szkodę” spełnia co do zasady (i spełniać powinno) wymogi przewidywalności. Przewidywalność rozumiana jest jednak dwojako. Z jednej strony chodzi tu o pewność prawną co do reguł jurysdykcji dla stron, pomiędzy którymi powstał spór i które muszą ocenić szanse (powód) lub ryzyko (pозwany), że postępowanie sądowe może toczyć się w określonym państwie. Tak rozumianą

⁸³ *Zuid-Chemie*, pkt 29.

⁸⁴ Zob. np. *fly-LAL*, pkt 40; *Tibor-Trans*, pkt 34; motyw 16 rozporządzenia Bruksela I bis.

⁸⁵ Zob. np. *Universal*, pkt 27; *Concurrence*, pkt 27.

⁸⁶ Zob. np. *Universal*, pkt 33; motyw 16 rozporządzenia Bruksela I bis.

przewidywalność wspiera przede wszystkim jednoznaczność wykorzystanych w rozporządzeniu łączników jurysdykcji, ich klarowna wykładnia w orzecznictwie i precyzyjne stosowanie przez sądy⁸⁷. Z drugiej strony kluczowe znaczenie ma możliwość przewidzenia przez pozwanego, gdzie może on zostać pozwany w następstwie swoich działań. Chodzi zatem o pytanie, czy pozwany mógł, rozsądnie rzecz biorąc, przewidzieć jeszcze na etapie podejmowania przez niego działań na terytorium określonego państwa, że zostanie pozwany przed sądy tego państwa⁸⁸. Przykładowo zatem TSUE przyjął, że sprawca deliktu prawa konkurencji, podejmujący działania mające wpływ na określony rynek, może „rozsądnie spodziewać się, że zostanie pozwany przed sądy miejsca, w którym jego zachowania zakłóciły zasady uczciwej konkurencji”, tj. w państwie tego rynku⁸⁹.

4.5. Rzut oka na amerykańskie zasady ustalania jurysdykcji w sprawach z zakresu odpowiedzialności pozaumownej

Ciekawe i pouczające jest spojrzenie na orzecznictwo amerykańskiego Sądu Najwyższego dotyczące jurysdykcji w sprawach z zakresu odpowiedzialności deliktowej, w szczególności zaś odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. Amerykański SN wypracował bowiem nieco odmienne podejście do tego zagadnienia, kładąc nacisk na działania sprawcy (pozwanego) i marginalizując jednocześnie rolę miejsca szkody. Jak wyjaśnia T.C. Hartley, w USA w każdym wypadku, także w obszarze podstaw jurysdykcji szczególnej, wymaga się związków pozwanego z *fori*⁹⁰. Nie jest wystarczająca — tak jak na tle rozporządzenia Bruksela I bis — sama lokalizacja zdarzenia (szkody) w tym państwie. Odrywając się od niekiedy przypadkowego miejsca zdarzenia (szkody), pozwoliło to wypracować w Stanach Zjednoczonych reguły, które w większym stopniu biorą pod uwagę przewidywalność z perspektywy sprawcy (pozwanego).

Zanim jednak przejdziemy do omówienia orzecznictwa dotyczącego deliktów, należy poczynić kilka krótkich uwag wprowadzających polskiego czytelnika w meandry amerykańskich reguł ustalania jurysdykcji krajowej. Przede wszystkim trzeba zauważyć, że w USA brak jest jednolitej

⁸⁷ Do tak rozumianej przewidywalności odwołuje się, jak się wydaje, motyw 15 rozporządzenia Bruksela I bis.

⁸⁸ W tym znaczeniu, jak się wydaje, mowa jest o „możliwości rozsądnego przewidzenia” przez pozwanego w motywie 16 rozporządzenia Bruksela I bis.

⁸⁹ *Tibor-Trans*, pkt 34; *fly-LAL*, pkt 40.

⁹⁰ T.C. Hartley, *Basic principles of jurisdiction in private international law: The European Union, the United States and England*, „International & Comparative Law Quarterly” 2022, vol. 71, s. 213.

regulacji ustawowej w tym przedmiocie. Każdy stan samodzielnie ustanawia reguły jurysdykcji krajowej w sprawach cywilnych. Jednakże na podstawie klauzuli *Due Process* (rzetelnego procesu) Czternastej Poprawki do amerykańskiej konstytucji Sąd Najwyższy ukształtował ograniczenia w przyjmowaniu jurysdykcji przez poszczególne stany⁹¹. Objęcie pozwanego z innego stanu jurysdykcją musi zatem pozostawać w zgodzie z „tradycyjnymi przekonaniem co do zasad *fair play* i sprawiedliwości” (*traditional notions of fair play and substantial justice*). Ograniczenia te uzasadnione są w pierwszej kolejności potrzebą ochrony pozwanego przed koniecznością obrony poza miejscem swojego zwykłego miejsca zamieszkania lub siedziby. W przełomowej sprawie *International Shoe v. Washington* z 1945 r.⁹² przyjęto, że pozwany musi wykazywać wystarczająco silne związki (*minimum contacts*) z określonym stanem, aby sprawa przeciwko niemu mogła być rozstrzygana przez sądy tego stanu⁹³. Reguła ta dotyczy w takim samym stopniu spraw zarówno międzystanowych, jak i międzynarodowych. Chroni zatem również pozwanych spoza USA⁹⁴. Jest zewnętrznym, konstytucyjnym ograniczeniem (*outer limit*)⁹⁵ wiążącym prawodawców i sądownictwo stanowe w tym, na ile swobodnie mogą kształtować reguły jurysdykcji. Ponieważ jednak prawodawcy stanowi ustanawiają niekiedy jurysdykcję swych sądów tak dalece, jak tylko pozwala na to klauzula *Due Process*, to omawiana „super-reguła” stała się — niejako wprowadzona tylnymi drzwiami — konstytucyjną regułą jurysdykcji⁹⁶. Podlegała ona ewolucji i doprecyzowywaniu w orzecznictwie, w tym w zakresie odpowiedzialności deliktowej. W tym miejscu chciałbym poświęcić uwagę kilku wyrokom amerykańskiego SN.

W sprawie *Asahi Metal Industry Co. v. Superior Court of Cal., Solano Cty*⁹⁷ pozew wniósł poszkodowany w wypadku, którego przyczyną była wada zaworu pneumatycznego w oponie motocykla. Pozwanym był japoński producent zaworów Asahi, którego produkty instalowano w oponach tajwańskiego producenta, które z kolei zakładane były w japońskich hondach. Motocykl Honda z zaworami Asahi uległ wypadkowi w Kalifornii. Poszkodowany motocyklista pozwał o naprawienie szkody wyrządzonej

⁹¹ Na ten temat zob. np. T.C. Hartley, *Basic principles...*, s. 211 i n.

⁹² 326 U.S. 310 (1945); T.C. Hartley, *International Commercial Litigation: Text, Cases and Materials on Private International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009, s. 136 i n.

⁹³ Zob. podsumowanie doktryny *minimum contacts* zawarte w wyroku SN w sprawie *Daimler AG v. Bauman et al.*, 571 U.S. 117 (2014). Por. np. S. Grossi, *Rethinking the Harmonization of Jurisdictional Rules*, „Tul. L. Rev.” 2011, vol. 86, s. 665.

⁹⁴ T.C. Hartley, *Basic principles...*, s. 212.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Ibidem, s. 138.

⁹⁷ 480 U.S. 102 (1987).

niebezpiecznym produktem (*product liability*). Asahi nie prowadził działalności w Kalifornii ani nie sprzedawał tam swoich produktów. Sprzedając je tajwańskiemu producentowi, miał jednak świadomość, że część z nich, jako część składowa motocykli Hondy, trafi do USA. Powstało pytanie, czy kalifornijskim sądom przysługuje jurysdykcja przeciwko Asahi. W omawianej sprawie Sąd Najwyższy był głęboko podzielony w tej kwestii i wydane rozstrzygnięcie nie zaowocowało klarowną regułą jurysdykcyjną⁹⁸. Pochodzi z niego jednak nieostra zasada, że wprowadzenie produktu do „strumienia handlu” (*stream of commerce*) może być wystarczające do ustalenia jurysdykcji sądu w stanie, w którym produkt ten się ostatecznie znajdzie (choć w sprawie *Asahi* brak było dostatecznych argumentów za taką konkluzją).

Okazja do ustanowienia nieco bardziej precyzyjnego standardu nadarzyła się w sprawie *J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro*⁹⁹. Powód — mieszkaniec stanu New Jersey — został poszkodowany w wypadku spowodowanym wadliwością maszyny do cięcia metalu wyprodukowanej w Anglii. Powód argumentował, że sądy New Jersey mają jurysdykcję krajową, wskazując na trzy okoliczności: po pierwsze, amerykański dystrybutor McIntyre (niezależny podmiot) prowadził sprzedaż w Stanach Zjednoczonych; po drugie, handlowcy spółki McIntyre brali udział w targach organizowanych na terenie USA (ale nie w New Jersey); po trzecie, cztery maszyny znalazły się w New Jersey (włączając w to maszynę, która spowodowała wypadek). Sądy stanowe uznały się za właściwe do orzekania w sprawie, opierając się na doktrynie „strumienia handlu” ze sprawy *Asahi*. Sąd Najwyższy — choć niewielką przewagą głosów — odwrócił jednak to rozstrzygnięcie. Skonkludował, że sądy New Jersey nie mają jurysdykcji, ponieważ kontakty pozwanej spółki z New Jersey nie są wystarczające do przyjęcia, że pozwany podjął w New Jersey czynności, poprzez które „celowo korzysta z przywileju prowadzenia działalności w tym stanie”. Sąd Najwyższy podkreślił, że nieostry standard *stream of commerce* nie uchyla podstawowego pytania w tego typu sprawach, tj. czy działania pozwanego wyrażają zamiar poddania się pod władzę suwerena

⁹⁸ Tak T.C. Hartley, *Basic principles...*, s. 218.

⁹⁹ 564 U.S. 873 (2011). Wyrok był w USA przedmiotem szerokiego zainteresowania doktryny: A.N. Steinman, *The Lay of the Land: Examining the Three Opinions in J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro*, „SCL Rev.” 2011, vol. 63, s. 484 i n.; E.A. Beal, *J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro: The Stream-of-Commerce Theory of Personal Jurisdiction in a Globalized Economy*, „U. Miami L. Rev.” 2011, vol. 66, s. 233 i n.; S.W. Quick, *Staying Afloat in the Stream of Commerce: Goodyear, McIntyre, and the Ship of Personal Jurisdiction*, „NCJ Int'l L. & Com. Reg.” 2011, vol. 37, s. 586 i n.; J.T. Parry, *Due Process, Borders, and the Qualities of Sovereignty—Some Thoughts on J. McIntyre Machinery v. Nicastro*, „Lewis & Clark L. Rev.” 2012, vol. 16, s. 827 i n.

(przed którego sądami wniesiono powództwo). Zauważmy, że Sąd Najwyższy za relewantne uznał jedynie związki pozwanego ze stanem New Jersey, a nie z USA w całości (co w zdaniu odrębnym krytykowała sędzia R.B. Ginsburg). Te zaś były zbyt nikłe, aby uzasadnić jurysdykcję sądów New Jersey, nawet biorąc pod uwagę, że tam wydarzył się wypadek i że w sprawie chodziło o ustalenie jurysdykcji szczególnej¹⁰⁰. Przy okazji można zauważyć, że na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis jurysdykcja New Jersey nie budziłaby wątpliwości, ponieważ tam niewątpliwie zlokalizowane było miejsce bezpośredniej szkody.

Amerykański SN potwierdził także w swym orzecznictwie (sprawa *Bristol-Myers Squibb*)¹⁰¹, że nawet szerokie związki pozwanego z forum mogą być niewystarczające, jeśli są one niepowiązane z faktyczną podstawą powództwa (z przedmiotem danego sporu). Wymóg celowego korzystania z przywileju prowadzenia działalności w stanie *fori* (*purposeful availment*) jest tu wykorzystywany jako uzasadnienie jurysdykcji szczególnej, a więc takiej, która dotyczy konkretnej sprawy i jest oparta na powiązaniach danego sporu z terytorium *fori*. Ogólne związki pozwanego z *fori* nie mają znaczenia, chyba że można wobec danego pozwanego ustalić jurysdykcję ogólną w danym stanie. Ta ostatnia — po przełomowych wyrokach w sprawach *Goodyear*¹⁰² i *Daimler* — opiera się jednak w USA na bardzo wysoko postawionej poprzeczce określanej jako standard *essentially at home* (co oznacza, że pozwany musi być tak silnie powiązany z danym porządkiem prawnym, że porządek ten stanowi w zasadzie jego „jurysdykcję domową”, w szczególności przez stałą siedzibę, główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej itp.). W sprawie *Bristol-Myers Squibb* Sąd Najwyższy nie pozwolił zatem na zatarcie różnicy pomiędzy jurysdykcją szczególną a ogólną.

Wreszcie w niedawno rozstrzygniętej sprawie *Ford Motor Co v. Montana Eight Judicial District Court*¹⁰³ Sąd Najwyższy miał do czynienia z jeszcze nieco innym przypadkiem. W sprawie nie budziło mianowicie wątpliwości, że pozwany (Ford) miał istotne związki ze stanem *fori* (Montana) i że celowo podejmował aktywność w tym stanie (sprzedawał i reklamował tam samochody). Jednakże konkretny samochód, który uległ wypadkowi, został sprzedany przez Forda w innym stanie, a poszkodowany nabył go następnie na rynku wtórnym i rozpoczął korzystanie w Montanie. Było zatem wysoce wątpliwe, czy można przyjąć, że szkoda wyniknęła z aktywności Forda zlokalizowanych w Montanie. Sąd Najwyższy

¹⁰⁰ Wyrok krytycznie ocenił T.C. Hartley, *Basic principles...*, s. 219.

¹⁰¹ *Bristol-Myers Squibb Company v. Superior Court of California, San Francisco County*, 582 U.S. ____ (2017).

¹⁰² *Goodyear Dunlop Tires Operations, S. A. v. Brown*, 564 U.S. 915 (2011).

¹⁰³ 592 U.S. ____ (2021).

przyjął jednakże, że sytuacja, w której poszkodowany był mieszkańcem stanu Montana i tam doszło do wypadku, stanowi — w połączeniu z wyrażnymi związkami Forda ze stanem Montana — wystarczającą podstawę dla jurysdykcji sądów tego stanu. Zdaniem T.C. Hartleya pokazuje to, że także w USA miejsce szkody odgrywa rolę w ustalaniu jurysdykcji krajowej w sprawach z zakresu odpowiedzialności deliktowej¹⁰⁴. Autor ten podkreśla, że przyczyną, dla której w *Bristol-Myers Squibb* Sąd nie zaakceptował jurysdykcji w stanie *fori*, był fakt, że ani powodowie nie mieli tam miejsca zamieszkania, ani szkoda nie została wyrządzona w tym stanie.

Podsumowując, zasadnicza idea przyświecająca ewolucji amerykańskich reguł jurysdykcji polega na tym, że wymaga się wykazania jakichś czynności pozwanego, poprzez które **celowo korzysta on z przywileju prowadzenia działalności w stanie *fori***, w ten sposób powołując się na korzyści i ochronę wynikające z prawa tego stanu („some act by which the defendant purposefully avails itself of the privilege of conducting activities within the forum State, thus invoking the benefits and protections of its laws”)¹⁰⁵. Dotyczy to również jurysdykcji szczególnej w sprawach z zakresu odpowiedzialności deliktowej. Nie wystarczy zatem, aby w stanie *fori* zlokalizowane było miejsce zdarzenia wyrządzającego szkodę (co jednak również „wspiera” jurysdykcję tego miejsca), lecz należy wykazać, że pozwany, w ramach swojej działalności, podejmował świadome czynności w tym stanie. Innymi słowy, ze stanem *fori* powiązane powinno być nie tylko zdarzenie, lecz także sam pozwany — poprzez świadome czynności, które podejmował na terytorium tego stanu (przy czym chodzi tu o czynności związane z podstawą faktyczną żądania, tj. z danym deliktem, ponieważ cały czas pozostajemy w obszarze jurysdykcji szczególnej). Może tu chodzić np. o sprzedaż produktów do tego państwa czy kierowanie do niego działań marketingowych i reklamowych. Oczywiście to, jakie czynności pozwanego w danym stanie zostaną *in concreto* uznane za wystarczające, aby uzasadnić ustalenie jurysdykcji sądów tego stanu, obarczone jest niepewnością. Indywidualne okoliczności stanu faktycznego będą tu rozstrzygające.

¹⁰⁴ T.C. Hartley, *Basic principles...*, s. 221.

¹⁰⁵ *J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro*, 564 U.S. 873 (2011); *Hanson v. Denckla*, 357 U.S. 235, 253 (1958).

4.6. Ocena wyroku TSUE w sprawie *VKI v. Volkswagen* i refleksje na jego tle

a) Charakter czynu niedozwolonego zarzucanego Volkswagenowi

Delikty, z którymi miał do czynienia Trybunał na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis (poprzednio art. 5 ust. 3), miały bardzo różny charakter. Na tle poszczególnych spraw Trybunał wykazał się elastycznością i kreatywnością w wykładni łącznika miejsca „zdarzenia wywołującego szkodę” w nawiązaniu do natury danego czynu niedozwolonego. Warto zatem rozważyć, o jaki przypadek deliktu chodziło w sprawie *VKI v. VW*. W doktrynie wskazywano, że wyrok TSUE jest rozczarowujący m.in. dlatego, że nie uwzględnia złożoności afery *dieseldgate* i jej istotnych skutków dla rynku motoryzacyjnego, środowiska i zbiorowych interesów konsumentów¹⁰⁶. Jednocześnie Trybunał był krytykowany w doktrynie z powodu słabo umotywowanego przywołania w uzasadnieniu wyroku art. 6 rozporządzenia Rzym II, dotyczącego prawa właściwego dla czynów nieuczciwej konkurencji¹⁰⁷.

W szczególności interesujące jest pytanie, czy w sprawie mamy do czynienia z odpowiedzialnością za produkt niebezpieczny. Pomimo że skazania z odpowiedzialnością za produkt są uprawnione, na postawione pytanie należy odpowiedzieć przecząco. Oczywiście samochód zaopatrzony w oprogramowanie manipulujące emisją spalin ma potencjał, aby stać się produktem niebezpiecznym. Volkswagen mógłby ponosić tego typu odpowiedzialność, np. wobec poszkodowanych, którzy udowodniliby szkodę na zdrowiu spowodowaną zwiększoną emisją spalin. Jednak w sprawie zarówno austriackiej, jak i polskiej powodowie dochodzą wyłącznie szkody związanej z samym produktem i jego wartością. Trzeba zaś przypomnieć, że fundamentalnym założeniem odpowiedzialności za produkt niebezpieczny jest okoliczność, że szkoda wyrządzona przez produkt wykracza poza uszczerbek w nim samym¹⁰⁸. W ścisłym zatem znaczeniu roszczenia

¹⁰⁶ T. Marzal, *Le forum...*, s. 878.

¹⁰⁷ E. Vallines García, *VKI v VW...*, pkt. 6; M. Lehmann, *Remaining Questions About CJEU Judgment in VKI v Volkswagen*, 26.08.2020, <https://eapil.org/2020/08/26/remaining-questions-about-cjeu-judgment-in-vki-v-volkswagen> [Dostęp: 4.12.2023 r.]; G. Van Calster, *The CJEU's locus damni determination in Volkswagen dismisses a US style minimum contacts rule. Like the passat, it risks picking up suits and landing them almost anywhere*, 10.07.2020, <https://gavclaw.com/2020/07/10/the-cjeus-locus-damni-determination-in-volkswagen-dismisses-a-us-style-minimum-contacts-rule-like-the-pas-sat-it-risks-picking-up-suits-and-landing-them-almost-anywhere> [Dostęp: 4.12.2023 r.].

¹⁰⁸ Zob. *Zuid-Chemie*, pkt 29; T. Marzal, *Le forum...*, s. 884. Por. w prawie polskim art. 449[7] KC.

przeciwko Volkswagenowi, o których mowa w niniejszym opracowaniu, nie są roszczeniami z tytułu odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. Jednakże w szerszym, funkcjonalnym znaczeniu Volkswagen dopuścił się wprowadzenia na rynek wadliwego produktu, który potencjalnie może „nie zapewniać bezpieczeństwa, jakiego można oczekiwać, uwzględniając normalne użycie produktu”¹⁰⁹.

Należy jednocześnie zauważyć, że czyn niedozwolony popełniony przez Volkswagena nie tylko narusza indywidualny interes majątkowy każdego nabywcy samochodu, lecz także — poprzez wykorzystanie swojej pozycji na rynku i nadużywanie wysokiego zaufania, jakim był obdarzany — wyrządza szkodę zbiorowym interesom konsumentów. Wydaje się zatem, że trafne jest przyjęcie przez TSUE, że działanie Volkswagena, mogące naruszyć zbiorowe interesy konsumentów jako grupy, stanowi czyn nieuczciwej konkurencji¹¹⁰.

Podsumowując, o ile czyn niedozwolony Volkswagena jest w relacji do indywidualnych nabywców samochodów „zwykłym” deliktem (powód dochodził naprawienia szkody z tytułu wad nabytego produktu), to nie można tracić z oczu, że chodzi tu o wprowadzenie na rynek wadliwego produktu i wywołanie u konsumentów błędnego przekonania co do jego rzeczywistych cech, co narusza także zbiorowe interesy konsumentów jako grupy. Stanowi on zatem równocześnie czyn nieuczciwej konkurencji.

b) Charakter szkody poniesionej przez powodów i ustalenie jej wysokości

Jednym z punktów niezgody między Rzecznikiem Generalnym i Trybunałem była kwestia, czy szkoda austriackich nabywców samochodów ma charakter szkody czysto finansowej (jak chce Rzecznik), czy też materialnej (jak przyjmuje TSUE). Kwestia ta była również przedmiotem rozbieżnych ocen w doktrynie¹¹¹.

Tytułem wstępu wypada przypomnieć, że szkoda to uszczerbek w dobrach prawnie chronionych czy też — jak ujmują to Rzecznik Generalny w sprawie *VKI v. VW* — „negatywne konsekwencje zdarzeń w obszarze chronionych interesów prawnych powoda”¹¹².

Rzecznik wyjaśnia, że w chwili, gdy ujawniono działania Volkswagena, „nabywcy nie odkryli, [...] że mają inny pojazd, lecz odkryli, że mają

¹⁰⁹ Por. art. 449[1] KC.

¹¹⁰ Wyr. TSUE w sprawie *VKI v. VW*, pkt 39.

¹¹¹ Klasyfikację szkody nabywców VW jako czysto finansową preferuje J. Lee, *Pop Goes the Diesel...*, s. 41 oraz, jak się wydaje, M. Lehmann, *Remaining...* Z kolei materialny charakter szkody przyjmują T. Marzal, *Le forum...*, s. 880—881 i E. Vallines García, *VKI v VW...*

¹¹² Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 33.

pojazd o mniejszej wartości”¹¹³. Nie jestem przekonany, czy teza ta jest trafna. Wydaje się, że w chwili, gdy nabywcy dowiedzieli się o instalowanym w samochodach VW oprogramowaniu manipulującym emisją spalin, odkryli właśnie, że mają inny — bo wadliwy — samochód. Samochód nie uległ zmianie, bo był wadliwy od początku. Zmieniła się jednak świadomość właścicieli co do jego wad — a także percepcja uczestników rynku (potencjalnych nabywców samochodu) w tym przedmiocie — i w konsekwencji spadła jego rynkowa wartość.

Dla porównania można posłużyć się przykładem, w którym nabywca domu po trzech latach od jego zakupu odkrywa zawilgocenia, które dotąd pozostawały niewidoczne. Załóżmy, że przyczyną jest wadliwe wykonanie warstw izolacyjnych piwnicy. Ostatecznym zaś skutkiem finansowym — spadek rynkowej wartości domu. Trudno jednak twierdzić, że w takim wypadku szkoda nabywcy domu jest wyłącznie czysto finansowa. Szkoda to zawilgocenie domu, a jej finansowy wymiar, czyli wysokość odszkodowania, którego może się domagać nabywca domu, zależy od roszczenia, z jakiego powód może skorzystać. Jeśli przysługuje mu roszczenie kontraktowe, to może domagać się kosztów usunięcia zawilgocenia (naprawy domu). Jeśli dostępne jest dla niego jedynie roszczenie deliktowe, to może dochodzić zmniejszonej wartości rynkowej domu. W obydwu jednak przypadkach szkoda jako określona wadliwość występuje w przedmiocie materialnym (domu). Oczywiście jest, że ostatecznie przekłada się to na wymiar finansowy i uszczerbek w majątku. Tak dzieje się jednak z każdą szkodą, także wyrządzoną na osobie (np. zdrowiu).

Analogicznie jest w przypadku instalowanego w samochodach VW oprogramowania manipulującego emisją spalin. Wydaje się, że Rzecznik Generalny przyjmuje zbyt szerokie rozumienie szkody „czysto finansowej”¹¹⁴. Moim zdaniem rację ma Trybunał, który pojęcie to kojarzy raczej ze zmniejszeniem środków finansowych posiadanych na koncie bankowym (*Kronhofer, Kolassa, Löber*)¹¹⁵. W sprawie *VKI v. VW* szkoda ma natomiast charakter materialny, ponieważ „chodzi o wadę obciążającą pojazdy, będące rzeczami”¹¹⁶. Sadzę, że sprawa *VKI v. VW* pokazuje też, że zaklasyfikowanie szkody jako czysto finansowej czy materialnej jest co najmniej trudne i zależy od poczynionych apriorycznych założeń.

Mam natomiast wątpliwości co do przyjętego przez Trybunał (w ślad za powodem w sprawie) sposobu ustalenia wysokości szkody w pieniądzu. Moim zdaniem uszczerbek nabywców volkswagenów liczony powinien być nie różnicą pomiędzy jego wartością rynkową a ceną zapłaconą zbywcy

¹¹³ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 38.

¹¹⁴ Tak T. Marzal, *Le forum...*, s. 880—881.

¹¹⁵ Wyr. TSUE w sprawie C-343/19, pkt 33.

¹¹⁶ Wyr. TSUE w sprawie C-343/19, pkt 33 *in fine*.

(jak podnosi VKI)¹¹⁷, lecz różnicą pomiędzy rynkową wartością pojazdu przed wybuchem afery i po jej wybuchu.

c) Chwila urzeczywistnienia się szkody

Skoro dla potrzeb jurysdykcji znaczenie ma, gdzie wystąpiła szkoda pierwotna, to aby okoliczności te ustalić, należy także odpowiedzieć na pytanie, kiedy „urzeczywistniła się szkoda”, której dochodzą nabywcy volkswagenów.

Jak już powiedzieliśmy — wada w postaci manipulującego oprogramowania istniała w samochodach od początku, ale ujawniła się dopiero wraz z wybuchem skandalu i jego wpływu na rynkową wartość samochodów. Zdaniem Trybunału szkoda (polegająca na spadku wartości pojazdów wynikającym z różnicy między ceną zapłaconą przez nabywcę za taki pojazd a jego rzeczywistą wartością) urzeczywistnia się w chwili zakupu pojazdów za cenę przewyższającą ich rzeczywistą wartość¹¹⁸. Taki wniosek budzi wątpliwości. Zauważmy, że nabywcy volkswagenów, którzy zbyli samochody przed tą chwilą — choć przez jakiś czas posiadali wadliwe samochody — nie ponieśli żadnej szkody, ponieważ wada ta nie zdążyła wpłynąć na wartość samochodów. Nabywca nie ponosi zatem uszczerbku w chwili, gdy nabywa pojazd (bo nikt nie wie, że jest on wadliwy), ale gdy uszczerbek ten zostaje ujawniony (wybuch afery *dieselgate*), ponieważ dopiero wtedy urzeczywistnia się spadek wartości rynkowej samochodu. Dopiero bowiem w tym momencie poszkodowany nabywca samochodu może podjąć działania zmierzające do naprawienia szkody wyrządzonej przez sprawcę.

d) Miejsce urzeczywistnienia się szkody pierwotnej

Miejscem, gdzie urzeczywistnia się szkoda w rozumieniu art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis, jest „miejsce, gdzie szkoda spowodowana przez wadliwy produkt wyraźnie się zmanifestuje”, a więc „miejsce, w którym wystąpiła pierwotna szkoda wskutek zwykłego użycia produktu w celu, dla którego był on przeznaczony”. Ujęcie to pochodzi z orzecznictwa dotyczącego odpowiedzialności za produkt niebezpieczny¹¹⁹, ale w mojej ocenie nadaje się do wykorzystania także w sprawach takich jak *VKI v. VW* (gdzie chodzi o przypadek zbliżony). Skoro szkoda, jak przyjąłem wyżej, urzeczywistniła się w chwili wybuchu afery *dieselgate*

¹¹⁷ Zob. wyr. TSUE w sprawie C-343/19, pkt 29.

¹¹⁸ Wyr. TSUE w sprawie C-343/19, pkt 30 i 35.

¹¹⁹ *Zuid-Chemie*, pkt 27 i 32.

u każdego z nabywców volkswagena (bo wtedy doszło do spadku wartości samochodów), to miejscem, w którym się ona manifestuje, jest nie tyle miejsce nabycia samochodu (jak przyjmują Rzecznik Generalny i TSUE), ile raczej państwo, w którym samochód jest zarejestrowany i w którym jego właściciel z niego korzysta (jest używany w celu, do którego był przeznaczony). To w tym państwie dochodzi do utraty wartości rynkowej samochodu poprzez ujawnienie jego wadliwości. Jest to szkoda pierwotna (bo dany powód nie doznał jakiegokolwiek innej szkody wcześniej w innym państwie) i ma charakter materialny (bo polega na ujawnieniu wady w pojeździe).

Przyjęcie, że szkoda urzeczywistnia się w państwie, w którym samochód jest zarejestrowany i w którym właściciel z niego korzysta, pozwala na uniknięcie wad miejsca nabycia samochodu, które wytykała Trybunałowi doktryna. W doktrynie podkreślano bowiem, po pierwsze, że nie wiadomo, co oznacza miejsce nabycia samochodu. Czy jest nim miejsce zawarcia umowy, czy może miejsce jej wykonania (wydania samochodu)?¹²⁰ Po drugie, wskazywano także, że miejsce nabycia jest przypadkowe i podatne na manipulację¹²¹. Miejsce nabycia przez ostatecznego użytkownika niekoniecznie zlokalizowane jest bowiem w państwie, w którym producent skierował samochody do sprzedaży.

Przy czym miejsce, w którym właściciel samochodu z niego korzysta, jako łącznik jurysdykcyjny także ma istotne wady. Po pierwsze, niebezpiecznie zbliża się do *forum actoris*, tj. do możliwości pozywania we własnym miejscu zamieszkania (w stopniu jeszcze większym niż miejsca nabycia samochodu). Po drugie, istnieje argument za wykluczeniem nabywców, którzy dokonali zakupu samochodu za granicą (i dokonali samodzielnego importu samochodu do swojego państwa)¹²². W takim wypadku mamy wszakże do czynienia z nabywcami aktywnymi, którzy podejmują działania poza granicami swojego państwa. To nie przedsiębiorca oferujący sprzedaż samochodów doprowadził swoim działaniem do transgraniczności stosunku prawnego, ale stało się to na skutek działań nabywcy. Jeśli poczynić analogię do reguł ustalania jurysdykcji w sprawach z zakresu umów konsumenckich¹²³, to można zauważyć, że tego rodzaju

¹²⁰ M. Dąbroś, *Wyrok...*, s. 882—883; M. Lehmann, *Remaining...*

¹²¹ T. Marzal, *Le forum...*, s. 883; M. Lehmann, *Remaining...*

¹²² Zob. wyrok austriackiego Sądu Najwyższego (OGH) z 24.03.2021, 3Ob24/21g, w którym odrzucono jurysdykcję austriackich sądów w sprawie, w której powód nabył samochód Volkswagena w Niemczech i następnie samodzielnie importował go do Austrii. Jest to konsekwencja przyjęcia przez TSUE, że miejscem urzeczywistnienia się szkody jest miejsce nabycia pojazdu. Gdyby przyjąć, że miejscem tym jest miejsce użytkowania samochodu, austriackie sądy miałyby jurysdykcję.

¹²³ Art. 17—19 rozporządzenia Bruksela I bis.

przypadek wyklucza możliwość dochodzenia roszczeń przez konsumenta w jego miejscu zamieszkania. Jednocześnie analogię tę należy traktować ostrożnie, ponieważ w sprawie *VKI v. VW* roszczenie oparte jest na podstawie deliktowej, a nie kontraktowej. To nie pozwany koncern Volkswagena zawierał umowy sprzedaży z nabywcami samochodów, lecz lokalny dystrybutor. W relacji dystrybutor (sprzedawca) — nabywca ten pierwszy nie może zostać pozwany w państwie miejsca zamieszkania nabywcy, jeśli to nabywca przyjechał do państwa sprzedawcy w celu nabycia samochodu. Jednakże w deliktowej relacji producent — nabywca (końcowy użytkownik) argument ten traci na znaczeniu. Producent mógł bowiem podjąć czynności zmierzające do sprzedaży swoich produktów zarówno w państwie dystrybutora, jak i w państwie, w którym ostateczny nabywca z produktu korzysta.

Wreszcie, po trzecie — i najważniejsze — powstaje pytanie, czy miejsce, w którym nabywca samochodu z manipulującym oprogramowaniem korzysta z samochodu, jest przewidywalne dla pozwanego producenta. Producent nie może bowiem odpowiadać za fakt, że samochód, który nabyto w państwie A, został następnie wywieziony do państwa B i tam jest używany. Okoliczność ta może być dla niego całkowicie nieprzewidywalna.

Z powyższych powodów — choć uważam, że z logicznego punktu widzenia szkoda nabywców volkswagenów urzeczywistniła się w miejscu, w którym samochody są zarejestrowane i używane (a nie w miejscu, w którym zostały nabyte) — okoliczność ta nie powinna być sama w sobie wystarczająca do przyjęcia jurysdykcji sądów tak zdefiniowanego miejsca szkody. Do kwestii tej powrócę niżej (pkt f), ale już teraz należy zasygnalizować, że w każdym wypadku konieczne powinno być potwierdzenie — w okolicznościach danego przypadku — że miejsce szkody było przewidywalne dla pozwanego.

e) Znaczenie klasyfikacji szkody jako materialnej lub finansowej

Zarówno Rzecznik¹²⁴, jak i część doktryny¹²⁵ podkreślają, że klasyfikacja szkody jako materialnej lub finansowej jest istotna, ponieważ tylko w przypadku szkody czysto finansowej wymagane są dodatkowe „szczególne okoliczności”, które mają potwierdzić przydatność łącznika miejsca szkody przy ustalaniu jurysdykcji.

¹²⁴ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 59.

¹²⁵ M. Dąbroś, *Wyrok...*, s. 90. Odmiennie T. Marzal, *Le forum...*, s. 885 i J. Lee, *Pop Goes the Diesel...*, s. 41, których zdaniem Trybunał poddaje szkodę materialną takiemu samemu testowi okoliczności szczególnych, jaki konstruowany jest (bardziej wprost) w stosunku do szkody czysto finansowej.

W mojej ocenie nie można przyjąć, że taka reguła skryształizowała się w orzecznictwie TSUE. Oczywiście jest prawdą, że wymóg „szczególnych okoliczności” Trybunał sformułował w sprawach *Universal* i *Löber*, mówiąc o szkodzie czysto finansowej. Zauważmy jednak, że w sprawie *Universal* miejsce położenia rachunku bankowego powoda, z którego dokonał płatności, w zasadzie i tak zostało już odrzucone jako miejsce szkody dalszej, skoro Trybunał stwierdza w pkt 31—32, że szkoda wystąpiła w państwie, w którym zawarto ugodę arbitrażową, na podstawie której powstało zobowiązanie do zapłaty określonych kwot. Z kolei sprawa *Löber* jest o tyle problematyczna, że wymóg „szczególnych okoliczności” pojawia się, pomimo że nie został on sformułowany przez TSUE we wcześniejszym wyroku w sprawie *Kolassa*, choć stan faktyczny i roszczenia formułowane przez powodów w obydwu sprawach były niemalże identyczne. Sprawa *Löber* była jednak rozstrzygana już po wyroku w sprawie *Universal*. Trybunał podchwycił¹²⁶ tezę tam wypowiedzianą, zgodnie z którą gdy „szkoda obejmuje wyłącznie stratę finansową, która urzeczywistnia się bezpośrednio na rachunku bankowym powoda”, nie uzasadnia samodzielnie jurysdykcji państwa tego sądu. Takie twierdzenie jest jednak sprzeczne z wnioskami przyjętymi w wyroku *Kolassa*. W sprawie *Löber* Trybunał zresztą dość łatwo doszedł do wniosku, że szczególne okoliczności potwierdzają miejsce, w którym powódka miała rachunek bankowy i rozliczeniowy, z którego wykorzystaniem realizowała inwestycję w papiery wartościowe, które utraciły wartość.

Ponadto nie należy tracić z oczu, że w wielu sprawach, w których charakter szkody był klasyfikowany jako czysto finansowy, Trybunał uznawał jej znaczenie jurysdykcyjne na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis, nie stawiając dalszych wymogów¹²⁷.

Wreszcie w samej sprawie *VW* podział na szkodę materialną i czysto finansową nie miał wpływu na kierunek rozstrzygnięcia (skoro zarówno Rzecznik, jak i TSUE uznali, że jurysdykcja sądów austriackich zachodzi). Co więcej, choć nominalnie TSUE — w przeciwieństwie do Rzecznika — nie wymaga „szczególnych okoliczności” dla potwierdzenia jurysdykcji tych sądów, to w uzasadnieniu w istocie podnosi argumenty, które zaczerpnięte są z tego samego repertuaru (o czym niżej).

Moim zdaniem można nawet postawić tezę, że nigdy tak naprawdę nie chodziło o zdegradowanie jurysdykcyjnej roli szkody czysto finansowej. Zawsze chodziło raczej o pytanie, czy w państwie *fori* poniesiona została szkoda pierwotna, a Trybunał konsekwentnie odrzucał znaczenie szkody

¹²⁶ *Löber*, pkt 30.

¹²⁷ Zob. *Concurrence i flyLAL-Lithuanian Airlines* (utrata dochodu z prowadzonej działalności gospodarczej), *Tibor-Trans* (zapłata sztucznie zawyżonej ceny) oraz *Kolassa* (utrata wartości certyfikatów inwestycyjnych zgromadzonych na rachunku).

dalszej (następczej). Ta ostatnia zaś to właśnie często dalsze konsekwencje finansowe czynu niedozwolonego.

Zgadzam się natomiast z Rzecznikiem Generalnym¹²⁸ i z tymi przedstawicielami doktryny¹²⁹, którzy podnoszą, że miejsce szkody stanowi w niektórych przypadkach wątle powiązanie jurysdykcyjne. Miejsce to jest czasem przypadkowe (jak np. miejsce wypadku w podróży wadliwym pojazdem)¹³⁰, a niekiedy podatne na manipulację (gdy powód wskazuje rachunek bankowy, z którym powiązana jest szkoda); czasem trudno je określić (miejsce powstania zobowiązania obciążającego majątek powoda)¹³¹. W niektórych wypadkach szkoda może być zlokalizowana w wielu państwach (szczególnie przy naruszeniach dóbr osobistych oraz deliktów prawa konkurencji)¹³². Z kolei w jeszcze innych przypadkach dalsze skutki szkody pierwotnie doznanej w jednym państwie mogą się rozlewać na inne terytoria. Nie budzi wprawdzie wątpliwości, że szkody dalsze (wtórne) nie stanowią łącznika jurysdykcyjnego, ale odróżnienie, co stanowi szkodę pierwotną, a co wtórną, budzi częstokroć wątpliwości, co pokazuje już sama sprawa *VKI v. VW*. Wskazane trudności dotyczą nie tylko przypadków, w których szkoda ma charakter czysto finansowy, lecz także takich, gdy szkoda bez wątpienia ma charakter wyraźnie materialny.

f) Konieczność potwierdzenia użyteczności miejsca szkody za pomocą „szczególnych okoliczności”

Jak wynika z dotychczasowych rozważań, liczne niedoskonałości miejsca szkody usprawiedliwiły różne ograniczenia, jakie Trybunał ustanowił wobec tego łącznika jako powiązania uzasadniającego jurysdykcję krajową sądów. Także w sprawie *VKI v. VW* Rzecznik Generalny proponował, aby ustalenie miejsca urzeczywistnienia się szkody stanowiło jedynie pierwszy etap analizy. Sąd miejsca szkody powinien mieć możliwość przyjęcia swej jurysdykcji tylko wtedy, gdy można potwierdzić przydatność tego kryterium na podstawie łącznej oceny okoliczności szczególnych sprawy (zob. wyżej, pkt 2.2).

¹²⁸ Opinia RG w sprawie *VKI v. VW*, pkt 48.

¹²⁹ T. Marzał, *Le forum...*, s. 883.

¹³⁰ I tak w sprawie *Kainz* poruszający się wadliwym rowerem powód doznał wypadku i utraty zdrowia nie w państwie, w którym miał swoje miejsce zamieszkania i w którym zazwyczaj korzystał z roweru, lecz w sąsiednim państwie, co uniemożliwiło mu pozwanie w państwie miejsca swego zamieszkania.

¹³¹ Zob. *Universal*, pkt 31—32.

¹³² Zob. wyr. TSUE z 21.05.2015 w sprawie C-352/13 *CDC Hydrogen Peroxide*, EU:C:2014:2443, gdzie chodziło o szkodę polegającą na nadpłacie z powodu sztucznie zawyżonej ceny.

W mojej ocenie nie ma powodów, żeby ograniczać zastosowanie tej reguły wyłącznie do przypadków szkody czysto finansowej, jak czyni to Rzecznik w sprawie *VKI v. VW*. Niedoskonałości miejsca szkody jako łącznika jurysdykcyjnego dotyczą także przypadków szkody materialnej. Miejsce to powinno uzasadniać jurysdykcję, tylko jeśli w świetle „okoliczności szczególnych sprawy” jest to słuszne.

W komentarzach do wyroku w sprawie *VKI v. VW* wskazywano, że Trybunał — dokonując klasyfikacji szkody jako materialnej — odstąpił od wymogu potwierdzania przydatności miejsca szkody za pomocą „szczególnych okoliczności sprawy”¹³³. Bliższa analiza uzasadnienia wyroku podważa jednak to twierdzenie. Nasuwa się dylemat, co tak naprawdę chciał powiedzieć Trybunał.

Z jednej strony można przyjąć — w ślad za nominalnym brzmieniem uzasadnienia — iż Trybunał podnosi jedynie, że miejsce nabycia samochodów jest zgodne z wymogami przewidywalności, bliskości i prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości. W takim jednak wypadku należałoby wyrazić zasadnicze wątpliwości co do trafności argumentacji Trybunału.

W zakresie przewidywalności Trybunał stwierdza mianowicie, że „producent samochodu mający siedzibę w jednym państwie członkowskim, dokonujący niezgodnych z prawem manipulacji w odniesieniu do samochodów **sprzedawanych w innych państwach** członkowskich, może racjonalnie przewidzieć, że zostanie pozwany **przed sądami tych państw członkowskich** [podkr. M.Z.]” (pkt 36 wyroku). Jeśli twierdzenie to rozumieć jako zasadę, to należałoby uznać, że zdaniem Trybunału każde miejsce, w którym samochód zostanie sprzedany i kupiony przez powoda, jest dla producenta przewidywalne. Tak byłoby zatem nawet wtedy, gdyby sprzedaż odbywała się poza jakąkolwiek kontrolą czy intencją producenta, np. w państwie, do którego samochód dotarł w ramach importu równoległego (komercyjnego lub indywidualnego). Trybunał uzasadnia takie stanowisko (pkt 37 wyroku) „świadomym naruszeniem przepisów prawa”, co jednak brzmi jak chęć ukarania (na płaszczyźnie jurysdykcyjnej) producenta za nielegalne i intencjonalne działania¹³⁴.

Z drugiej jednak strony być może powyższe twierdzenie należy rozumieć nieco inaczej — jako uzasadnienie *in concreto* potwierdzające przydatność łącznika miejsca nabycia samochodów w tej konkretnej sprawie¹³⁵. Innymi słowy, nie tyle miejsce nabycia samochodów zawsze

¹³³ M. Dąbroś, *Wyrok...*, s. 92; E. Vallines García, *VKI v VW...*

¹³⁴ Tak T. Marzal, *Le forum...*, s. 885 i J. Lee, *Pop Goes the Diesel...*, s. 42, którzy sceptycznie oceniają ten punitivny motyw.

¹³⁵ Tak też T. Marzal, *Le forum...*, s. 885, który rozumowanie TSUE określa jako „okolicznościowe i wieloczynnikowe”.

(w znaczeniu abstrakcyjnym) spełnia wymogi przewidywalności, ile dzieje się tak w sprawie *VKI v. VW*, ponieważ okoliczności tej konkretnej sprawy na to wskazują. Co więcej, być może nawiązanie do miejsca, w którym samochody są sprzedawane, nie miało w swym zamyśle obejmować każdego miejsca, w którym doszło do transakcji sprzedaży-kupna, ale jedynie takie miejsce, do którego producent kierował sprzedaż poprzez swoje intencjonalne działania¹³⁶ (czyli podejmował działania zmierzające do wprowadzenia samochodów do obrotu w określonym państwie)¹³⁷. W mojej ocenie takie podejście do kwestii przewidywalności jest prawidłowe.

Prawdą jest, że w przypadku producenta takiego jak Volkswagen w praktyce różnica nie zachodzi, bo jest oczywiste, że kieruje on sprzedaż do wszystkich państw członkowskich i w związku z tym powinien przewidzieć, że w każdym z nich będzie mógł zostać pozwany z tytułu produktu wyposażonego w manipulujące oprogramowanie. Inaczej może być jednak w przypadku producentów o mniejszej skali działalności. Moim zdaniem budzi wątpliwość, czy producenci, którzy sprzedaż swych produktów kierują tylko do niektórych państw członkowskich, powinni móc być pozywani w państwach, do których ich produkty zostały kupione poza zainicjowanym przez nich kanałem dystrybucji. Podobnie — nawet jeśli przyjąć (jak czynię to wyżej), że szkoda urzeczywistnia się w miejscu, w którym produkt (samochód) jest używany — nie oznacza to automatycznie, że takie miejsce jest zawsze przewidywalne dla producenta. Kwestię tę należy ocenić w okolicznościach konkretnego przypadku.

Warto też zwrócić uwagę na argument Trybunału, w którym podnosi on, że przyjęta przez niego wykładnia art. 7 ust. 2 rozporządzenia jest zgodna z celami bliskości i prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości, ponieważ sąd krajowy „może musieć dokonać oceny warunków panujących na rynku danego państwa” (aby ocenić ubytek wartości pojazdu). Wydaje się, że również ten argument rezonuje z oceną *in concreto*, a nie jedynie z abstrakcyjną cechą miejsca nabycia samochodów jako miejsca, w którym urzeczywistniła się szkoda.

Wśród wspomnianych okoliczności szczególnych na czoło wysuwa się możliwość przewidzenia przez pozwanego, że na skutek swoich działań może on zostać pozwany w określonym państwie¹³⁸. Nie ma oczywiście

¹³⁶ Choć zatem TSUE formalnie odrzuca analizę *in concreto* „w amerykańskim stylu”, to w istocie jego argumenty do takiej się co najmniej zbliżają.

¹³⁷ Por. art. 5 rozporządzenia Rzym II, który dotyczy prawa właściwego dla odpowiedzialności za produkt i na którego tle istotne znaczenie odgrywa łącznik „wprowadzenia produktu do obrotu” w określonym państwie.

¹³⁸ Por. wspomniany wyżej wyrok w sprawie *Mittelbayerischer Verlag*, w którym Trybunał wprowadził wymóg możliwości indywidualnego zidentyfikowania poszkodowanego w sprawach dotyczących naruszenia dóbr osobistych właśnie z uwagi na potrzebę

konieczności dowodzenia, że pozwany rzeczywiście coś przewidywał. Przewidywalność jest tu powinnością wiedzy. Powinność ta wynika z rodzaju i natężenia działań, jakie pozwany podejmował na terytorium (lub w odniesieniu do terytorium) państwa *fori*. W przypadku czynów niedozwolonych polegających na wprowadzaniu do obrotu wadliwych (choć niekoniecznie niebezpiecznych) produktów (np. wyposażonych w manipulujące oprogramowanie) będzie chodziło zwłaszcza o różnego rodzaju działania reklamowe i marketingowe czy po prostu o kierowanie sprzedaży na rynek określonych państw (bezpośrednio lub za pośrednictwem łańcucha dystrybutorów, dilerów itp.). W istocie chodzi o wymóg podobny do formułowanego w orzecznictwie sądów amerykańskich w ramach koncepcji *purposeful availment*. Ważnym pytaniem jest, na ile pozwany — poprzez podejmowane przez siebie działania — „korzysta z przywileju” ochrony udzielanego tymże działaniom przez porządek prawny *fori*. Oceniamy więc nie tylko dość przypadkowe miejsce szkody, lecz także działania pozwanego: czy uzasadniają one potwierdzenie, że jest to kryterium przydatne dla celów ustalenia jurysdykcji. Inaczej jednak niż w USA (gdzie orzecznictwo koncentruje się przede wszystkim na działaniach pozwanego) punktem wyjścia jest miejsce szkody, a ocena przewidywalności, względnie innych jeszcze okoliczności sprawy, stanowi drugi krok, który ma potwierdzić zasadność przyznania jurysdykcji sądom państwa miejsca szkody¹³⁹. Jednak tylko holistyczna ocena okoliczności sprawy, jak celnie podkreśla M. Lehman, pozwala na sprawiedliwe zrównoważenie — na płaszczyźnie jurysdykcyjnej — interesów powoda i pozwanego¹⁴⁰.

Można też zauważyć, że taki sposób rozumowania — biorący pod uwagę działania pozwanego — nie jest obcy rozporządzeniu Bruksela I bis,

warunkowania jurysdykcji przewidywalnością osoby poszkodowanego z perspektywy sprawcy.

¹³⁹ Pozostanie przy wymogu ustalenia miejsca szkody bezpośredniej oznacza, że w przypadkach takich jak w sprawie *Kainz* (gdzie szkoda na osobie urzeczywistniła się w sposób przypadkowy poza terytorium, w którym konsument nabył wadliwy produkt i w którym zwyczajowo z niego korzystał) sądy państwa, w którym konsument ma miejsce swego zamieszkania, nie będą mogły objąć swą jurysdykcją jego roszczeń deliktowych, pomimo że producent wadliwego produktu do tego państwa kierował swą działalność sprzedażową. Zauważmy, że widoczny jest tu rozdźwięk z przypadkiem, w którym konsumenta łączy z producentem/sprzedawcą z innego państwa członkowskiego umowa. W tym bowiem wypadku dla uzasadnienia jurysdykcji sądów państwa miejsca zamieszkania konsumenta wystarczy, że producent/sprzedawca „w jakikolwiek sposób kieruje” do tego państwa swą działalność. Nie jestem pewien, czy brak stosunku umownego jest wystarczającym uzasadnieniem dla gorszego traktowania konsumenta (poszkodowanego) w sytuacji, w której producent prowadzi aktywną działalność sprzedażową i marketingową celowaną w terytorium państwa konsumenta. Takie rozróżnienie zachęca zresztą producentów do organizowania sprzedaży poprzez sieć lokalnych dystrybutorów.

¹⁴⁰ M. Lehmann, *Remaining...*

i to nawet pozostawiając na chwilę z boku orzecznictwo TSUE na tle art. 7 ust. 2. Przypomnieć mianowicie wypada, że w zakresie kontraktowych roszczeń konsumenckich przyznaje się jurysdykcję sądom miejsca zamieszkania konsumenta, jeżeli przedsiębiorca zawierający z nim umowę „prowadzi działalność zawodową lub gospodarczą lub taką działalność **w jakikolwiek sposób kieruje**” [podkr. M.Z.] do państwa członkowskiego konsumenta. Pojęcie „kierowanie” obejmuje wszakże różnego rodzaju działania, zwłaszcza o charakterze marketingowym i sprzedażowym, które celowane są w konsumentów określonego państwa członkowskiego¹⁴¹.

4.7. Ocena postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 2022 r. i jego implikacje dla polskich pozwów w sprawie *dieselgate*

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 2022 r. jest oczywiście konsekwencją ustaleń poczynionych w wyroku TSUE w sprawie *VKI v. VW*. Sąd Najwyższy oparł swe rozstrzygnięcie w znacznej mierze na wykładni art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis przyjętej przez Trybunał Sprawiedliwości. W tym zakresie nie ma potrzeby, aby powielać komentarze poczynione w pkt. 4.6 niniejszego opracowania. Nie zapominając o zastrzeżeniach poczynionych wyżej, można wyrazić poparcie dla rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego. Należy zgodzić się z Sądem Najwyższym, że odrzucając jurysdykcję, sądy niższej instancji naruszyły art. 7 ust. 2 rozporządzenia, w szczególności w ten sposób, że w przyjętej przez nie wykładni doszło do zlania miejsca zdarzenia, będącego źródłem szkody, i miejsca, w którym szkoda się urzeczywistniła. Pozostaje to w sprzeczności z utrwalonym od czasu sprawy *Bier* rozumieniem tego przepisu, gwarantującym powodowi wybór między tymi miejscami.

Sąd Najwyższy wytknął również Sądowi Apelacyjnemu, że nie zidentyfikował, w czym powód upatrywał szkody członków grupy, której kompensaty się domagał, co uniemożliwiło prawidłową klasyfikację szkody (czy była to szkoda pierwotna itd.). SN odnotował w tym zakresie, że „ujęcie [szkody — przyp. M.Z.] przez samego powoda nie było oczywiste i wymagało interpretacji”. Tu tkwi sedno trudności omawianej sprawy. Powód początkowo zdefiniował swoją szkodę jako polegającą na nabyciu wadliwych samochodów, a jej wysokość jako koszt doprowadzenia silników Diesla do stanu, w którym byłyby one zgodne z normami technicznymi, które deklarował Volkswagen jako producent (30 tys. zł za każdy samochód).

¹⁴¹ Por. zwłaszcza wyr. TSUE z 7.12.2010 w sprawach połączonych C-585/08 *Peter Pammer v. Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* i C-144/09 *Hotel Alpenhof GesmbH v. Oliverowi Hellerowi*, ECLI:EU:C:2010:740.

Na dalszych etapach postępowania, w szczególności w skardze kasacyjnej (jak wynika z uzasadnienia postanowienia SN), powód podkreślał natomiast, że jego uszczerbek wyraża się w tym, że pojazdy nie miały cech wyspecyfikowanych w polskiej dokumentacji urzędowej i specyfikacji auta tudzież miały wady (wyższa emisja spalin, zabronione oprogramowanie manipulujące poziomem emisji spalin). Powód podkreślał też, że „brak świadomości wadliwości pojazdu spowodował, że cena sprzedaży została ustalona jak dla auta w pełni sprawnego i o wysokiej jakości”.

Błędy sądów niższej instancji i trudności powstające w sprawie, a zidentyfikowane przez Sąd Najwyższy, wymagają dwojakiego rodzaju komentarza.

Po pierwsze, jeśli szkodą powoda jest obciążająca pojazdy wadliwość, polegająca na wyposażeniu samochodów w manipulujące oprogramowanie, to szkoda taka ma charakter materialny i w sposób pierwotny urzeczywistnia się w miejscu, w którym dany samochód jest zarejestrowany i używany (zob. wyżej), ewentualnie — jak chce TSUE w wyroku w sprawie *VKI v. VW* — w miejscu, w którym samochody zostały nabyte. Fakt, że powodowie wadliwie (o czym poniżej) liczą wysokość takiej szkody (jako koszt modernizacji samochodu), nie zmienia charakteru samej szkody, skoro jej istotą jest wadliwość pojazdów będących rzeczami. Wadliwość pojazdów użytkowanych w Polsce ujawniona została w Polsce, a więc pierwotna szkoda urzeczywistniła się w Polsce. Tu znajduje się „miejsce, w którym wystąpiła pierwotna szkoda wskutek zwykłego użycia produktu w celu, dla którego był on przeznaczony” — jeśli posłużyć się ujęciem ze sprawy *Zuid-Chemie*. Zachodzi zatem jurysdykcja polskich sądów.

Drugą kwestią jest sposób ustalenia wysokości szkody i tym samym wysokości roszczenia. Wbrew argumentom powoda szkodą tą nie jest koszt doprowadzenia silników Diesla do stanu, w którym byłyby one zgodne z normami technicznymi, które deklarował Volkswagen jako producent (owe 30 tys. zł za każdy samochód). Zwrotu tak zdefiniowanego kosztu można by było dochodzić jedynie w oparciu o roszczenia kontraktowe, zwłaszcza z tytułu rękojmi. To na tej podstawie można domagać się doprowadzenia przedmiotu sprzedaży do stanu przyrzeczonego w umowie (art. 560—561 k.c. w zw. z art. 556¹ k.c.). Ewentualnie w ramach odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy (art. 471 k.c.) można domagać się przywrócenia majątku powoda do stanu, w jakim byłby, gdyby umowa została należycie wykonana, co mogłoby obejmować żądanie zrekompensowania kosztów modernizacji. Powód nie ma jednak roszczeń kontraktowych do koncernu Volkswagena, bo stron nie łączy umowa.

W perspektywie deliktowej koszt doprowadzenia silników Diesla do zgodności z normami technicznymi nie stanowi szkody właścicieli (leasingobiorców) volkswagenów. Koszt ten ani nie został rzeczywiście

poniesiony, ani — najprawdopodobniej — żaden z członków grupy nie miał zamiaru dokonania modernizacji auta. Przede wszystkim jednak wartość samochodów nie była niższa o 30 tys. zł na skutek omawianej wadliwości. Nie jest to realny ubytek majątku spowodowany przez delikt pozwanego koncernu. Szkoda, której na podstawie deliktowej właściciele samochodów VW mogą się domagać od Volkswagena, jest raczej — jak wiemy już z wyroku TSUE w sprawie *VKI v. VW* — obniżona wartość samochodu w stosunku do tej, jaką samochody miałyby, gdyby spełniały przyręczone przez Volkswagena standardy emisji spalin i nie posiadały manipulującego oprogramowania (hipotetyczny ubytek wartości handlowej pojazdu). Z pewnością jednak wyliczenie takiego ubytku musiałyby być dokonane osobno dla każdego samochodu jako procent tej wartości, a nie wskazane jako jednolita kwota identyczna dla wszystkich samochodów. Roszczenie o zasądzenie kosztu modernizacji samochodów powinno zatem zostać oddalone¹⁴².

5. Podsumowanie

Mało kto ma wątpliwości, że wyrok TSUE w sprawie *VKI v. VW* zasługuje na aprobatę, jeżeli chodzi o sam rezultat rozstrzygnięcia, tj. przyjęcie, że sądy austriackie mają jurysdykcję do oceny deliktowych roszczeń nabywców volkswagenów kierowanych przeciwko koncernowi. Jest tak również z powodów, które nie mieszczą się ściśle w analizie miejsca zdarzenia wywołującego szkodę na tle art. 7 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis. Są to: wina koncernu, ogromna skala naruszeń, przemożny wpływ ujawnionych manipulacji na rynek motoryzacyjny oraz ochronę środowiska. Nie budzi również wątpliwości, że zasięg prowadzonej przez koncern VW sprzedaży, działań marketingowych i reklamowych obejmuje wszystkie państwa Unii. Uzasadnia to argument, że koncern „świadomie korzystał z przywileju prowadzenia działalności w tych państwach” (jeśli użyć terminologii zza Oceanu), w związku z czym powinien być liczyć się z koniecznością obrony przed roszczeniami nabywców produkowanych przez

¹⁴² Odszkodowania w takiej wysokości można by ewentualnie dochodzić także na podstawie deliktowej w przypadku, gdyby doprowadzenie silników do przyręczonych standardów było niezbędne do użytkowania samochodów w Polsce, tzn. samochód cechujący się taką emisją spalin, jaką cechowały się volkswageny, w ogóle nie mógłby być legalnie używany na polskich drogach (co, jak rozumiem, nie ma miejsca). W takim bowiem wypadku skutkiem manipulacji koncernu Volkswagen byłby nie tylko spadek wartości samochodów, lecz także niemożność korzystania z nich, na co jedynym remedium byłaby modernizacja samochodów.

siebie wadliwych samochodów (co mieści się już w ocenie „szczególnych okoliczności” potwierdzających jurysdykcyjne znaczenie miejsca szkody).

Często wskazywano jednak, że wyrok TSUE rozczarowuje na poziomie uzasadnienia, a nawet że stanowi straconą okazję, aby rozwinąć prawo w obszarze jurysdykcji szczególnej dla roszczeń deliktowych. Rzeczywiście, na tle wielu innych precedensowych rozstrzygnięć Trybunału (jak choćby w sprawach *Universal* i *Löber* czy starszych *Bier*, *Shevill* i *e-Date/Martinez*) wyrok w sprawie *VKI v. VW* wydaje się powściągliwy.

W mojej ocenie Trybunał powinien był w sprawie *VKI v. VW* i powinien w kolejnych sprawach w przyszłości w sposób bardziej otwarty przyznać, że miejsce szkody — nie tylko czysto finansowej, lecz także materialnej — jest niedoskonałym — bo częstokroć przypadkowym, podatnym na manipulację lub rozproszonym — łącznikiem sprawy z państwem *fori*. Nie odrzucając paradygmatu ze sprawy *Bier* (zarówno miejsce zdarzenia, jak i miejsce szkody stanowią „miejsce zdarzenia wywołującego szkodę”), należałoby jednak w każdym przypadku wymagać, aby jurysdykcja sądów państwa, w którym szkoda się urzeczywistniła, została potwierdzona za pomocą szczególnych okoliczności sprawy, ocenianych holistycznie i w nawiązaniu do konkretnego stanu faktycznego. Odmienne niż Rzecznik Generalny sądzę, że nie należy wymogu tego ograniczać do przypadków szkody czysto finansowej. Wśród okoliczności tych na czoło wysuwa się możliwość przewidzenia przez pozwanego, że na skutek swoich działań może on zostać pozwany w określonym państwie. Pytać zatem należy, na ile świadomie pozwany „korzystał z przywileju prowadzenia działalności” w państwie *fori*, w ten sposób będąc beneficjentem ochrony prawnej udzielanej przez system tego państwa. W przypadku czynów niedozwolonych polegających na wprowadzaniu do obrotu wadliwych produktów będzie chodziło zwłaszcza o różnego rodzaju działania reklamowe i marketingowe czy po prostu kierowanie sprzedaży na rynek określonych państw (bezpośrednio lub za pośrednictwem łańcucha dystrybutorów, dilerów itp.).

Inaczej jednak niż w USA (gdzie orzecznictwo koncentruje się przede wszystkim na działaniach pozwanego) punktem wyjścia nadal powinno być miejsce pierwotnej szkody — rozumiane jako terytorium, na którym pierwotna szkoda się urzeczywistniła. Ocena zaś przewidywalności, względnie innych jeszcze okoliczności sprawy, stanowić powinna — jak przyjęto już zresztą w sprawie *Löber* i na marginesie sprawy *Universal*, oraz jak sugeruje rozstrzygnąć sprawę *VKI v. VW* Rzecznik Generalny — drugi krok, który ma potwierdzić zasadność przyznania jurysdykcji sądom państwa miejsca szkody. Moim zdaniem taki drugi krok należy przyjąć w odniesieniu do szkód zarówno czysto finansowych, jak i materialnych. W ten sposób z jednej strony zachowana zostanie względna pewność prawa — poprzez zakorzenienie analizy jurysdykcyjnej

w miejscu szkody — a z drugiej strony reguła będzie na tyle elastyczna, aby uwzględnić indywidualne okoliczności każdego przypadku, i pozwoli ocenić *in concreto*, na ile słuszne jest objęcie jurysdykcją w tym miejscu roszczeń deliktowych skierowanych przeciwko określönemu pozwanemu.

Bibliografia

- Beal E.A., *J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro: The Stream-of-Commerce Theory of Personal Jurisdiction in a Globalized Economy*, „U. Miami L. Rev.” 2011, vol. 66.
- Dąbroś M., *Wyrok w sprawie Volkswagen (C-343/19) — czy to już forum actōris?*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny (iKAR)” 2021, t. 10, nr 4.
- Di Rattalma M.F., *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Springer International Publishing, Cham, 2017.
- van Elten K., Rehder B., *How the Dieselgate scandal helped bring American-style legal conflict resolution to Europe*, „LSE European Politics and Policy (EUROPP) blog”, 3.12.2020, <https://blogs.lse.ac.uk/europpblog/2020/12/03/how-the-dieselgate-scandal-helped-bring-american-style-legal-conflict-resolution-to-europe/> [Dostęp: 4.12.2023 r.].
- Gołaczyński J. (red.), *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1215/2012. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa, 2015.
- Gołaczyński J., Zalisko M., *Jurysdykcja krajowa szczególna w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego w rozporządzeniu nr 1215/2012*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2019, nr 4.
- Grossi S., *Rethinking the Harmonization of Jurisdictional Rules*, „Tul. L. Rev.” 2011, vol. 86.
- Hartley T.C., *Basic principles of jurisdiction in private international law: The European Union, the United States and England*, „International & Comparative Law Quarterly” 2022, vol. 71.
- Hartley T.C., *International Commercial Litigation: Text, Cases and Materials on Private International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.
- Lee J., *Pop Goes the Diesel! A Case Comment on Case C-343/19 Verein für Konsumenteninformation v Volkswagen AG*, „IALS Student Law Review” 2021, vol. 8, no. 2.
- Lehmann M., *Remaining Questions About CJEU Judgment in VKI v Volkswagen*, 26.08.2020, <https://eapil.org/2020/08/26/remaining-questions-about-cjeu-judgment-in-vki-v-volkswagen> [Dostęp: 4.12.2023 r.].

- Marzal T., *Le forum delicti à l'épreuve du Dieselgate: (CJUE, 9 juillet 2020, aff. C-343/19, Verein für Konsumenteninformation c/Volkswagen AG, ECLI: EU: C: 2020: 534)*, „Revue critique de droit international privé” 2021, no. 4.
- Mazur Z., *Dieselgate i konsekwencje prawne manipulowania emisją spalin*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny (iKAR)” 2020, t. 9, nr 7.
- O'Brien J., *Conflict of Laws*, Cavendish, London, 1999.
- Oster J., *Rethinking Shevill. Conceptualising the EU private international law of Internet torts against personality rights*, „International Review of Law, Computers & Technology” 2012, vol. 26.
- Parry J.T., *Due Process, Borders, and the Qualities of Sovereignty—Some Thoughts on J. McIntyre Machinery v. Nicastro*, „Lewis & Clark L. Rev.” 2012, vol. 16.
- Quick S.W., *Staying Afloat in the Stream of Commerce: Goodyear, McIntyre, and the Ship of Personal Jurisdiction*, „NCJ Int'l L. & Com. Reg.” 2011, vol. 37.
- Rylski P., *Pojęcie „miejsce zdarzenia wywołującego szkodę” w sprawach deliktowych na podstawie art. 5 pkt 3 Rozporządzenia nr 44/01*, „Studia Iuridica” 2007, vol. 47.
- Sośniak M., *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w prawie międzynarodowym prywatnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, 1971.
- Spapens T., *The 'Dieselgate' scandal: A criminological perspective*, in: *Green Crimes and Dirty Money*, eds. T. Spapens, R. White, D. van Uhm, W. Huisman, Routledge, Abingdon, 2018.
- Steinman A.N., *The Lay of the Land: Examining the Three Opinions in J. McIntyre Machinery, Ltd. v. Nicastro*, „SCL Rev.” 2011, vol. 63.
- Świerczyński M., *Jurysdykcja krajowa w zakresie zobowiązań deliktowych*, „Monitor Prawniczy” 2002, nr 15.
- Vallines García E., *VKI v VW and the diesel scandal: final buyers may bring tortious claims before the courts for the place where the vehicle was purchased*, 2020, <https://eprints.ucm.es/id/eprint/68972> [Dostęp: 4.12.2023 r.].
- Van Calster G., *The CJEU's locus damni determination in Volkswagen dismisses a US style minimum contacts rule. Like the passat, it risks picking up suits and landing them almost anywhere*, 10.07.2020, <https://gavclaw.com/2020/07/10/the-cjeus-locus-damni-determination-in-volkswagen-dismisses-a-us-style-minimum-contacts-rule-like-the-passat-it-risks-picking-up-suits-and-landing-them-almost-anywhere> [Dostęp: 4.12.2023 r.].
- Wałachowska M., *Prawo właściwe dla roszczeń odszkodowawczych osób pośrednio poszkodowanych*, w: *Współczesne wyzwania prawa prywatnego międzynarodowego*, red. J. Poczobut, Wolters Kluwer, Warszawa, 2013.
- Wolski D., *Jurysdykcja właściwa dla umów oraz deliktów i quasi-deliktów w świetle rozporządzenia 44/2001 (Bruksela I): wybrane zagadnienia*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego” 2011, vol. 9.