

Sygn. akt I ACa 593/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 listopada 2013r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Alicja Myszkowska
Sędziowie:	SSA Dorota Ochalska - Gola (spr.) SSA Joanna Walentkiewicz - Witkowska
Protokolant:	st.sekr.sądowy Jacek Raciborski

po rozpoznaniu w dniu 6 listopada 2013r. w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.**

przeciwko (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ł.**

przy udziale interwenienta ubocznego po stronie pozwanej (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B.**

o zapłatę

na skutek apelacji strony powodowej

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 28 stycznia 2013r. sygn. akt X GC 543/10

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od strony powodowej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz strony pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ł. oraz interwenienta ubocznego po stronie pozwanej (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. kwoty po 2.700 (dwa tysiące siedemset) zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.**

Sygn. akt I ACa 593/13

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 28 stycznia 2013 r. Sąd Okręgowy w Łodzi X Wydział Gospodarczy oddalił powództwo (...) Spółki z o.o. z siedzibą w G. przeciwko (...) Spółce z o.o. z siedzibą w Ł. o zapłatę kwoty 136.750 zł wraz z ustawowymi odsetkami od 7 stycznia 2010 r. do dnia zapłaty, zasądził od powoda tytułem zwrotu kosztów procesu: na rzecz pozwanego 4.369,30 zł, a na rzecz interwenienta ubocznego po stronie pozwanej (...) Spółki z o.o. z siedzibą w B. - 3.617 zł, nadto orzekł o kosztach sądowych.

Powyższe rozstrzygnięcie Sąd I instancji wydał w oparciu o następujące ustalenia faktyczne, które Sąd Apelacyjny w pełni akceptuje i przyjmuje za własne:

Powód prowadził rozmowy z pozwanym odnośnie kupna samochodu R. (...), przeznaczonego do dalszej zabudowy i podał konkretne wymiary skrzyni ładunkowej, jaka miała być zamontowana na tym pojeździe. Przed przyjęciem zamówienia na pojazd pozwany skontaktował się ze Spółką (...), będącą firmą autoryzowaną przez R., wykonującą takie zabudowy, czy jest w stanie wykonać zabudowę o długości 4,5 m i wysokości burty minimum 40 cm na nowym podwoziu samochodu R. (...). Warunki gwarancyjne producenta R. dotyczące tego typu samochodu dopuszczały jego modyfikację z tym zastrzeżeniem, że wykonane zostaną przez autoryzowaną firmę. Spółka (...) potwierdziła możliwość wykonania takiego zamówienia.

W dniu 14 lipca 2008 r. pozwany zawarł z powodem umowę sprzedaży samochodu R. (...) o nr podwozia (...) za kwotę 136.750 zł. Długość skrzyni ładunkowej pojazdu miała wynosić ok. 4,5 m. Powód w dacie zawierania umowy wiedział, że modyfikacji kupionego samochodu dokona spółka (...). Dnia 16 lipca 2008 r. pozwany przesłał zamówienie do Spółki (...) o modyfikację zakupionego przez powoda pojazdu poprzez dokonanie na nim zabudowy skrzyniowej. W zamówieniu wskazał rozmiary zabudowy 4.500 x 2100 x 1800. Pozwany zlecał dokonanie zabudowy, nie zlecał natomiast zmian konstrukcyjnych pojazdu. Kierując to zamówienie pozwany miał świadomość tego, że przy typie podwozia (...) można dobrać optymalną długość zabudowy, aby nie wymagała ingerencji w ramę główną pojazdu.

Pojazd R. (...) o typie podwozia (...) został zakupiony z centrali (...). Powód i pozwany nie widzieli tego pojazdu przed jego przekazaniem do zabudowy. Samochód został bezpośrednio przewieziony ze składu samochodów firmy (...) do firmy (...).

Pojazd będący przedmiotem sprzedaży został zabudowany przez Spółkę (...) zabudową skrzyniową. Na zlecenie tego podmiotu została sporządzona ekspertyza techniczna spornego pojazdu, w której stwierdzono, że pojazd jest zabudowany na bazie podwozia fabrycznie oryginalnego, nowego pojazdu R. (...) przystosowanego do zabudowy. Kabina kierowcy, rama, zespoły podwozia i zespół napędowy były fabrycznie oryginalne, technicznie sprawne. Podstawowe dane techniczne przyjęto na podstawie świadectwa homologacji typu PL * (...)*00 z 31 października 2007 r. Celem ekspertyzy było ustalenie rodzaju pojazdu oraz zgodność z wymogami właściwych aktów prawnych. Opinia służyła jedynie rejestracji auta. Przy jej wydaniu nie badano i nie opiniowano konstrukcji i technologii wykonania zabudowy ani konstrukcji pojazdu, ponieważ nie wchodziło to w zakres obowiązków rzeczoznawcy. Spółka (...) nie informowała rzeczoznawcy o skróceniu ramy. Rzeczoznawca nie dokonywał też pomiaru nacisku na osie w badanym pojeździe po wykonanej budowie. W opinii podano wymiary i ciężar samochodu po dokonanej zabudowie. Z opisu zmian dokonanych w pojeździe wynika, że zabudowy skrzyni ładunkowej dokonano zgodnie z zaleceniem firmy (...) i czynności tej dokonano poprawnie.

W dniu 9 sierpnia 2008 r. w (...) Spółce z o.o. przeprowadzono badanie techniczne pojazdu, w wyniku którego stwierdzono, że pojazd spełnia wymagania techniczne. Interwenient uboczny udzielił 24- miesięcznej gwarancji na wykonaną zabudowę.

Po dostarczeniu samochodu przez spółkę (...), pozwany sprawdził, czy wykonana zabudowa jest zgodna z zamówieniem pod kątem rodzaju i wymiaru oraz dodatkowych opcji, które były wskazane w zamówieniu. Pozwany nie stwierdził zmian konstrukcyjnych, które miałyby wpłynąć na użyteczność czy bezpieczeństwo tego samochodu.

Powód odebrał samochód bez zastrzeżeń 3 września 2008 r. Wraz z pojazdem wydano mu m.in. ekspertyzę z dnia 6 sierpnia 2008 r.

W okresie rękojmi dokonywano u strony pozwanej przeglądów spornego pojazdu i usuwano zgłoszone usterki, jednakże przed dniem 3 września 2009 r. powód nigdy nie zgłaszał problemów dotyczących skrócenia ramy samochodu.

Samochód został zatrzymany przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, którzy stwierdzili, że pojazd ma zbyt duże obciążenie na przednią oś oraz po sprawdzeniu dokumentów twierdzili, że homologacja nie dotyczy tego samochodu.

Na zlecenie powoda w dniu 10 grudnia 2009 r. została sporządzona opinia techniczna przez rzeczoznawcę samochodowego, z której wynika, że masa własna pojazdu wynosiła 2.650 kg, ramę główną skrócono tak, aby nie wystawała poza obrys skrzynki ładunkowej. Producent zalecał, aby zwis tylny zabudowy mieścił się w granicach 2.113 - 2.905 mm, podczas gdy w rzeczywistości wynosi on 1.250 mm. Taki stan rzeczy, zdaniem rzeczoznawcy, powodował przeciążenie osi przedniej. Rzeczoznawca stwierdził, że sposób zabudowy pojazdu uniemożliwia jego prawidłową i bezpieczną eksploatację, a przywrócenie prawidłowych własności eksploatacyjnych pojazdu, zgodnych z zaleceniami producenta i obowiązującymi przepisami, wydaje się być niemożliwe.

O fakcie, że samochód posiada skróconą ramę główną pozwany dowiedział się na jesieni 2009 roku po upływie roku od czasu odbioru pojazdu. Powód poinformował pozwanego, że pojazd został zatrzymany przez Inspekcję Transportu Drogowego, która stwierdziła, że pojazd jest źle skonstruowany i że następuje w nim przeciążenie jednej osi. Informację tę pozwany zgłosił telefonicznie do Spółki (...). Pozwany nie otrzymał od interwenienta ubocznego informacji, że przy dokonaniu zabudowy tego pojazdu konieczne jest skrócenie ramy głównej. Powód nie złożył żadnej formalnej reklamacji na piśmie dotyczącej złej konstrukcji samochodu.

W dniu 23 grudnia 2009 r. powód przesłał do pozwanego oświadczenie o odstąpieniu od umowy sprzedaży spornego pojazdu. Jako przyczynę odstąpienia podał istnienie istotnych wad pojazdu, uniemożliwiających jego prawidłową i bezpieczną eksploatację. Powód wezwał pozwanego do zwrotu ceny w wysokości 134.750 zł, oferując zwrot wadliwego pojazdu po uiszczeniu tej należności. Pozwany nie uznał skuteczności odstąpienia od umowy.

W oparciu o przeprowadzoną w sprawie opinię biegłego sądowego z zakresu techniki pojazdów Sąd Okręgowy przyjął, że samochód z zabudową nie spełnia warunków zgodności z homologacją typu pojazdu nr PL (...), która określa masę całkowitą pojazdu na 6,5 tony. Występuje niezgodność homologacji z pomiarami rzeczywistymi. Masa pojazdu bez ładunku, ale z zabudową wynosi od 2.870 kg do 2.890 kg, tj. przekracza o 200 kg masę pojazdu wskazaną w homologacji (2.600 kg), co skutkuje zmniejszeniem ładowności pojazdu w stosunku do deklarowanej w dokumentach. Przedmiotowy samochód jest niezgodny ze swoim przeznaczeniem, bo nie spełnia deklarowanej ładowności przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa. Gdyby wykorzystać w pełni nominalną ładowność 3.850 kg wynikającą z dokumentów, to przy równomiernie rozłożonym ładunku następuje przekroczenie dopuszczalnej masy przypadającej na oś przednią wartości rzędu 200-250 kg ponad dopuszczalną wartość 2.200 kg i jest to wada istotna. Skutkuje to nadmiernym obciążeniem wytrzymałościowym konstrukcji osi przedniej pojazdu, zmianą kierowności pojazdu i zmianę jego środka ciężkości. Bezpośrednią przyczyną wystąpienia tej wady i ograniczenia ładowności pojazdu jest skrócenie ramy o 100 mm, a w następstwie tego także skrzyni ładunkowej - poza wartości minimalnego zwisu tylnego z zabudową określonego przez producenta na 2.113 mm. Taka przeróbka spowodowała skrócenie długości równomiernego rozłożenia ładunku, co zmieniło rozkład mas przypadających na osie przednią i tylną pojazdu. Przedmiotowy pojazd może być użytkowany, ale tylko w przypadku kiedy ładunek byłby przesunięty na oś tylną. Stanowi to poważne utrudnienie w korzystaniu z pojazdu, ponieważ wymogiem jest, aby ładunek zawsze był rozłożony równomiernie. Po dokonaniu stosownych zmian w dokumentacji i wydaniu nowej oceny technicznej określającej rzeczywistą masę pojazdu oraz korekty dopuszczalnej ładowności pojazdu, tj. obniżenie do 2,5 tony w celu uzyskania pełnej zgodności z homologacją, pojazd ten mógłby być dopuszczony do obrotu i do ruchu w takim stanie, w jakim jest teraz. Jednakże w tym przypadku ładowność pojazdu byłaby sztucznie obniżona. Możliwe jest także usunięcie

wady poprzez wykonanie nowej zabudowy o odpowiedniej długości, z zachowaniem odpowiednich parametrów wynikających z minimalnego zwisu tylnego z zabudową.

W oparciu o tak zakreśloną podstawę faktyczną rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy uznał powództwo za niezasadne. Bezsparnie strony łączyła umowa sprzedaży uregulowana w art. 535 i n. k.c., na podstawie której pozwany sprzedał powodowi samochód. Zgodnie z treścią art. 556 § 1 k.c. sprzedawca jest odpowiedzialny względem kupującego, jeżeli rzecz sprzedana ma wadę zmniejszającą jej wartość lub użyteczność ze względu na cel w umowie oznaczony albo wynikający z okoliczności lub z przeznaczenia rzeczy, jeżeli rzecz nie ma właściwości, o których istnieniu zapewnił kupującego, albo jeżeli rzecz została kupującemu wydana w stanie niezupełnym (rękojnia za wady fizyczne).

Zdaniem Sądu I instancji, przeprowadzone w sprawie dowody wskazują, że sporny samochód miał wadę w postaci przekroczenia dopuszczalności masy przypadającej na oś przednią pojazdu. Wada ta spowodowana została skróceniem ramy i jest istotna. Powoduje, że przedmiotowy samochód jest niezgodny ze swoim przeznaczeniem, czyli nie spełnia deklarowanej ładowności przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa. Wada ta stanowi poważne utrudnienie w korzystaniu z pojazdu, gdyż wymogiem jest, aby ładunek zawsze był równomiernie rozłożony, a tego kierowca nie jest w stanie, dokonując załadunku pojazdu, prawidłowo oszacować. W związku z powyższym należało uznać, że zakupiony przez powoda samochód posiadał wady zmniejszające jego użyteczność ze względu na cel oznaczony w umowie.

W dalszych rozważaniach Sąd I instancji wskazał na treść art. 564 k.c. i ostatecznie uznał, że w okolicznościach sporu kupujący był zwolniony od obowiązku zachowania aktów staranności z art. 563 k.c. Powód otrzymał bowiem od pozwanego książkę przeglądów i gwarancję, co jest równoznaczne z zapewnieniem, że przedmiotowy samochód nie ma wad.

Zdaniem Sądu I instancji powód nie wykazał jednak, kiedy została przeprowadzona kontrola przez Inspekcję Transportu Drogowego, podczas której jak twierdzi stwierdzono, że samochód ma zbyt duże obciążenie na przedzie i że powiadomił o tej wadzie pozwanego niezwłocznie po jej wykryciu. Mając na uwadze materiał dowodowy sprawy Sąd Okręgowy przyjął, że powód powiadomił pozwanego o wadzie dopiero na jesieni 2009 r., tj. po upływie roku od odbioru pojazdu.

Odwołując się do treści art. 568 § 1 k.c. Sąd I instancji wskazał, że uprawnienia z tytułu rękojmi za wady fizyczne wygasają po upływie roku, licząc od dnia, kiedy rzecz została kupującemu wydana. W rozpatrywanej sprawie samochód będący przedmiotem umowy sprzedaży został wydany powodowi w dniu 3 września 2008 r. Natomiast powód odstąpił od umowy dopiero 23 grudnia 2009 r., a zatem po upływie rocznego terminu z art. 568 § 1 k.c.

Sąd I instancji podniósł, że upływ rocznego terminu nie wyłącza wykonania uprawnień z tytułu rękojmi, jeżeli sprzedawca wadę podstępnie zataił (art. 568 § 2 k.c.). Podstępne zatajenie wady w rozumieniu art. 568 § 2 k.c., to takie umyślne działanie sprzedawcy, które ma na celu utrudnienie wykrycia wady przez kupującego. Będzie to zatem np. ukrycie lub zamaskowanie wadliwości, a co najmniej sytuacja, w której sprzedawca, wiedząc o istnieniu wady, nie poinformował o niej kupującego. Przesłankę podstępnego zatajenia wady w rozumieniu art. 568 § 2 k.c. musi być wiedza sprzedawcy o istnieniu wady.

Zdaniem Sądu Okręgowego, w okolicznościach sporu brak jest podstaw do przyjęcia, że pozwany wiedział o tym, że przedmiotowy pojazd ma skróconą ramę, na skutek czego występuje przekroczenia dopuszczalności masy przypadającej na przednią oś samochodu o 200-250 kg i tą wadę podstępnie zataił. Pozwany nie zlecał skrócenia ramy w pojeździe, a Spółka (...) nie informowała pozwanego o skróceniu ramy pojazdu. Także z opinii technicznej rzeczoznawcy sporządzonej na zlecenie spółki (...) wynikało, że rama pojazdu jest fabrycznie oryginalna.

Mając na uwadze, że uprawnienie powoda z tytułu rękojmi wygasło z racji upływu rocznego terminu przewidzianego w art. 568 § 1 k.c., a tym samym odstąpienie przez powoda od umowy sprzedaży nie było skuteczne, Sąd I instancji oddalił powództwo.

Apelację od powyższego wyroku wniósł powód, zaskarżając go w całości i zarzucając mu:

1) naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 233 k.p.c. przez:

- dokonanie oceny dowodów w sposób dowolny, bez wszechstronnego rozważenia w oparciu o zasady logiki i doświadczenia życiowego,

- dokonanie ustaleń sprzecznych z treścią zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego,

skutkujące przyjęciem, że pozwany nie posiadał wiedzy o istnieniu wady przedmiotowego samochodu,

2) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 568 § 2 k.c. poprzez jego niezastosowanie i przyjęcie, że pozwany sprzedając powodowi pojazd nie wiedział o istnieniu wady w postaci skrócenia ramy głównej, co skutkowało oddaleniem powództwa z powodu wygaśnięcia uprawnienia powoda z tytułu rękojmi, z racji upływu rocznego terminu przewidzianego w art. 568 § 1 k.c.

W konkluzji skarżący wniósł o zmianę wyroku poprzez uwzględnienie powództwa z zasadzeniem na jego rzecz od pozwanego kosztów postępowania za obie instancje, ewentualnie uchylenie wyroku i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Pozwany i interwenient uboczny wnieśli o oddalenie apelacji i zasądzenie na ich rzecz od powoda kosztów postępowania odwoławczego.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie jest zasadna.

W pierwszej kolejności wypada odnieść się do zarzutów naruszenia prawa procesowego nakierowanych na wykazanie ewentualnych uchybień w zakresie oceny dowodów, które zdaniem apelującego skutkowały wadliwymi ustaleniami, bowiem nie budzi wątpliwości, że poprawnej oceny zarzutów naruszenia prawa materialnego można dokonać wyłącznie w oparciu o prawidłowo określone faktyczną podstawę rozstrzygnięcia.

W przekonaniu Sądu Apelacyjnego, powołany w apelacji zarzut naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. jest niezasadny. Przede wszystkim zauważyć należy, że strona skarżąca nie wskazała w apelacji żadnego dowodu, który – w jej ocenie – został pominięty lub wadliwie oceniony przez Sąd I instancji, a który wskazywałby, że pozwany co najmniej wiedział o wadzie, o której następnie nie poinformował powoda. Dokonując oceny dowodów w aspekcie ich mocy dowodowej i wiarygodności (art. 233 § 1 k.p.c.) Sąd Okręgowy nie dał wiary jedynie zeznaniom przesłuchanego w charakterze strony M. H. – prezesa zarządu strony powodowej, dotyczącym zupełnie innych okoliczności niż te związane z ewentualnym podstępym zatajeniem wady przez pozwanego. Co do akcentowanej w apelacji kwestii skrócenia ramy pojazdu, prezes zarządu powodowej Spółki zeznał jedynie, że nie wiedział o tym, iż w samochodzie została obcięta rama oraz że nie wyrażał zgody na takie działanie. Z zeznań M. H. w żadnym razie nie wynika, by skrócenia ramy dokonała strona pozwana we własnym zakresie albo by Spółka (...) dokonała tej czynności na zlecenie sprzedawcy. Skoro tak, to nie poinformowanie strony powodowej o ewentualnej konieczności skrócenia ramy (na etapie składania zamówienia) ani też o tym, że takie skrócenie nastąpiło (przy odbiorze pojazdu), co skarżący zarzuca pozwanej w uzasadnieniu apelacji, w żadnym razie samo w sobie nie uzasadnia twierdzenia o zatajeniu wady przez sprzedawcę. Pozwany, nie mając pozytywnej wiedzy w tym przedmiocie, nie mógł bowiem dopuścić się takiego kierunkowego i świadomego działania albo zaniechania.

Jeśli chodzi o pozostały materiał dowodowy, który posłużył do skonstruowania ustaleń faktycznych w sprawie, to Sąd I instancji dokonując oceny tychże dowodów nie musiał wskazywać przyczyn, dla których dał im wiarę (por. art. 328 § 2 k.p.c.).

Skarżący nie podał, które z dowodów włączonych do podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, a jego zdaniem wadliwie ocenionych, potwierdzały fakt, że pozwany wiedział o skróceniu ramy spornego pojazdu. Niezależnie od powyższego, analiza materiału dowodowego zebranego w sprawie nie wskazuje na taką ewentualność.

Z niekwestionowanych zeznań świadka S. C. (1) wynika, że żadna ze stron nie widziała przedmiotowego pojazdu przed jego zabudową. Samochód ten został przewieziony bezpośrednio ze składu samochodów (...) do firmy (...) (zeznanie S. C. k.163). W toku postępowania nie zostały ujawnione inne dowody naświetlające powyższą okoliczność w sposób odmienny.

Nie można także podzielić argumentacji strony skarżącej, że skoro w zamówieniu pochodzącym od pozwanej oraz w fakturze VAT, wystawionej przez firmę (...), jest mowa jedynie o wykonaniu zabudowy skrzyniowej, to ramę główną mógł skrócić tylko pozwany sprzedawca. Podnieść należy, że powołane dowody z dokumentów są niewystarczające do zbudowania domniemania faktycznego z art. 231 k.p.c. Zgodnie z powołanym przepisem, Sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. W realiach rozpatrywanej sprawy całokształt zebranego materiału dowodowego wyklucza taką ewentualność. Jeśli Sąd I instancji ustalił, że powód i pozwany nie widzieli pojazdu przed jego przekazaniem do zabudowy, a tego ustalenia skarżący nie zakwestionował w drodze odpowiednio postawionych zarzutów, to okoliczność powyższa wyklucza jednoczesne wyprowadzenie logicznego wniosku, że ramę pojazdu skróciła strona pozwana. Ponadto twierdzenia skarżącego o dużej mocy dowodowej wymienionych wyżej dokumentów pozostają w jawnej sprzeczności z alternatywnym jego argumentem zawartym w uzasadnieniu apelacji, że rama została skrócona na zlecenie strony pozwanej („zabudowa skrzyniowa wykonana została przez firmę (...), która otrzymała stosowne zlecenie od pozwanego”; „na etapie składania zamówienia pozwany miał obowiązek poinformować powoda o ewentualnej konieczności skrócenia ramy głównej” - k 425 akt).

Wiedzy pozwanego o wadzie nie uzasadnia też charakter i treść dokumentów, jakie sprzedawca otrzymał od (...) Spółki z o.o. tj. zaświadczenia badania technicznego, ekspertyzy rzeczoznawcy, karty gwarancyjnej producenta zabudowy. Przeciwnie, z dokumentów tych nie tylko nie wynika, by przedmiotowy pojazd był dotknięty wadą fizyczną, ale wręcz wskazują one na wykonanie zabudowy w sposób prawidłowy i zgodny z zaleceniami producenta samochodu. Autoryzowany przez firmę (...) wykonawca zabudowy zapewniał sprzedawcę o wykonaniu zabudowy na oryginalnym i fabrycznie nowym podwoziu, zgodnie z wymogami producenta. Dodatkowo wskazywał masę pojazdu i jego wymiary. Warto podkreślić, że weryfikacja tych danych (masy pojazdu) wymagała dopiero specjalistycznych czynności na etapie sporządzania opinii przez biegłego sądowego.

Profesjonalny charakter prowadzonej przez pozwanego działalności gospodarczej również nie daje podstaw do twierdzeń odnośnie posiadanej wiedzy o wadzie pojazdu. Pozwany jest bowiem sprzedawcą samochodów, a nie podmiotem dokonującym ich zabudowy. Ponownie wypada przypomnieć, że jak wynika z zeznań świadka S. C. , sprzedawca dokonuje oceny pojazdu po zabudowie jedynie przez pryzmat zgodności zabudowy z zamówieniem, co w rozpatrywanej sprawie nie było kwestionowane, oraz w oparciu o tzw. fiszki techniczne producenta, określające maksymalną długość pojazdu po zabudowie, z którymi to danymi pojazd był zgodny, co zresztą potwierdzała ekspertyza rzeczoznawcy z 6 sierpnia 2008 r. Jednocześnie zarówno z zeznań świadka S. C. (k 162), jak i z zeznań świadka A. M. (k 192) wprost wynika, że informację o skróceniu ramy pojazdu pozwany otrzymał od powoda już po upływie rocznego okresu rękojmi.

Podnieść też trzeba, że skrócenie ramy pojazdu nie była łatwe do stwierdzenia, co potwierdza fakt, że pojazd był użytkowany nieprzerwanie od jego wydania kupującemu w dniu 3 września 2008 r. aż do kontroli pojazdu przez Inspekcję Transportu Drogowego jesienią 2009 r. Okoliczność tą stwierdził dopiero na zlecenie powoda rzeczoznawca samochodowy w grudniu 2009 r.

Co jednak najistotniejsze, apelujący w swych rozważaniach zdaje się całkowicie pomijać, że istotną wadą pojazdu jest przekroczenie dopuszczalnej masy przypadającej na oś przednią o około 200- 250 kg ponad dopuszczalną przez producenta wartość przy zachowaniu deklarowanej nominalnej ładowności. Z wyjątkowo jasnych i logicznych

wywodów biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej wynika jednoznacznie, że powyższa wada jest wypadkową trzech czynników tj. wyższej rzeczywistej masy pojazdu z zabudową w stosunku do deklarowanej w ocenie technicznej z 6 sierpnia 2008 r., homologacji i dowodzie rejestracyjnym, oraz skrócenia ramy pojazdu o około 10 cm i zbyt krótkiego zwisu tylnego skrzyni ładunkowej, krótszego o 86,3 cm od wartości minimalnej deklarowanej przez producenta. Skrócenie ramy pojazdu, tak silnie akcentowane w apelacji, jest zatem jedynie jednym z elementów sprawczych, który dopiero wspólnie z pozostałymi przełożył się na wadę samochodu. Jednocześnie zebrany w sprawie materiał dowodowy wyraźnie wskazuje, że samo fizyczne skrócenie ramy niezbudowanego pojazdu jest dopuszczalne przez producenta, a w okolicznościach sporu nie musiało skutkować powstaniem opisanej wyżej istotnej wady samochodu. Z pisma (...) Spółki z o.o. w W. z dnia 7 grudnia 2011 r. i opinii biegłego sądowego wynika, że producent co do zasady dopuszcza możliwość skrócenia samej ramy w pojeździe z tego typu podwoziem, a zwis tylny minimalny może wynosić 1090 mm (pismo k 188, opinia biegłego k 300). Dodatkowo biegły sądowy z zakresu techniki samochodowej w ustnej opinii podał, iż z technicznego punktu widzenia istnieje możliwość wykonania w spornym pojeździe nowej zabudowy o odpowiedniej długości z zachowaniem odpowiednich parametrów tj. minimalnego zwisu tylnego z zabudową. Jego zdaniem, przy wykonywaniu zabudowy nie zwrócono uwagi na istotny parametr wyznaczony przez producenta w postaci wymaganego minimalnego zwisu tylnego z zabudową. Te informacje nie wynikają zaś z dostępnego sprzedawcy świadectwa homologacji bazowej typu pojazdu, gdzie podano jedynie minimalną długość zwisu tylnego bez zabudowy oraz minimalną długość pojazdu bez zabudowy (k 247, 248). Dane, na które powołał się biegły sądowy w opinii, znalazły się w dokumencie załączonym do akt na karcie 53 zatytułowanym „Indywidualna charakterystyka pojazdu”, sporządzonym przez podmiot trzeci i stanowiącym załącznik do prywatnej ekspertyzy inż. K. W.. Powód nie przeprowadził żadnego dowodu, który wskazywałby, że dane te były znane sprzedawcy w dacie zawarcia umowy.

Z mocy art. 6 k.c. to strona powodowa dla skutecznego dochodzenia zgłoszonego w pozwie roszczenia zobligowana była do wykazania, że opisaną wyżej wadę pojazdu pozwany podstępnie zataił. Reasumując, winna zatem przedstawić dowody wskazujące, iż pozwany co najmniej miał świadomość wszystkich czynników, które ostatecznie przełożyły się na wadę w postaci przekroczenia dopuszczalnej masy przypadającej na oś przednią pojazdu. Tymczasem wiedza pozwanego o istnieniu wady przedmiotowego samochodu w dacie jego sprzedaży nie została stwierdzona żadnym dowodem, ani też nie wynika z domniemania faktycznego.

Przy prawidłowo ustalonym stanie faktycznym, którego apelującemu nie udało się podważyć, Sąd I instancji nie dopuścił się też zarzucanego w apelacji naruszenia prawa materialnego tj. art. 568 § 2 k.c. .

Jak prawidłowo wskazał Sąd Okręgowy, odwołując się do art. 563 § 2 k.c., przy sprzedaży między osobami prowadzącymi działalność gospodarczą utrata uprawnień z tytułu rękojmi następuje, jeżeli kupujący nie zbadał rzeczy w czasie i w sposób przyjęty przy rzeczach tego rodzaju i nie zawiadomił niezwłocznie sprzedawcy o dostrzeżonej wadzie, a w wypadku gdy wada wyszła na jaw dopiero później - jeżeli nie zawiadomił sprzedawcy niezwłocznie po jej wykryciu. Opisane w tym przepisie akty staranności są więc niezbędne do tego, by kupujący mógł skorzystać z uprawnień z tytułu rękojmi.

Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku wynika, że pozwany zapewnił powoda, iż wady nie istnieją. Zapewnienie o nieistnieniu wad może przybrać różnorodną postać. Może to być zatem nieformalne oświadczenie sprzedawcy, ale również oświadczenie mające sformalizowaną postać certyfikatu, znaku jakości czy atestu. W wyroku z dnia 19 października 2005 r. w sprawie V CK 260/05 (LEX nr 187090) Sąd Najwyższy stwierdził, że zapewnienie o braku wad może mieć postać certyfikatu jakościowego, w szczególności wówczas gdy stwierdzono w nim fakt przeprowadzenia prób i badań towaru oraz podano ich wynik. Zdaniem Sądu Najwyższego, również wydanie nabywcy karty gwarancyjnej jest równoznaczne z dokonaniem przez sprzedawcę zapewnieniem o dobrej jakości towaru (wyrok z 27 stycznia 2004 r. w sprawie II CK 378/02, LEX nr 479341). W okolicznościach sporu pozwany sprzedawca otrzymał od Spółki (...) szereg dokumentów związanych z pojazdem, potwierdzających prawidłowość wykonania zabudowy auta, które to dokumenty następnie przekazał powodowi. Oznacza to zapewnienie kupującego przez sprzedawcę o braku wad.

Złożenie takiego zapewnienia zwalniało powoda jako kupującego od zachowania aktów staranności z art. 563 § 2 k.c. Mógł on realizować uprawnienia z tytułu rękojmi niezależnie od tego, w jakim czasie zbadał rzecz i zawiadomił sprzedawcę o wadzie, a nawet niezależnie od tego, czy takie zbadanie i zawiadomienia w ogóle nastąpiło. Uprawnienie z rękojmi zastrzeżone w przepisie art. 560 § 1 k.c. powód winien był jednak wykonać w ustawowym rocznym terminie z art. 568 § 1 k.c. Natomiast uchybienie temu terminowi zawitemu, które powód dostrzegał już w dacie wytoczenia powództwa, obligowało go do wykazania przesłanek z § 2 art. 568 k.c. Innymi słowy, powodowa Spółka winna wykazać, że sprzedawca podstępnie zataił wadę.

Niewystarczające w tej mierze było powoływanie się na zapewnienie ze strony pozwanego, że wady nie istnieją, bowiem przesłanka ta zwalnia kupującego jedynie od zachowania tzw. aktów staranności. Trzeba również zaznaczyć, że o zapewnieniu kupującego o braku wad fizycznych można mówić także wtedy, gdy sprzedawca nie miał świadomości ich istnienia, co miało miejsce w przedmiotowej sprawie. Równoznaczne z podstępnym zatajeniem wady przez sprzedawcę nie jest także ewentualne niedochowanie należytej staranności przy wyborze podwykonawcy, czy przy badaniu pojazdu po jego zabudowie. Tego rodzaju zaniechanie, nawet gdyby zostało w rozpatrywanej sprawie wykazane, mogłoby rodzić wyłącznie kontraktową odpowiedzialność odszkodowawczą pozwanego, ale nie jest wystarczające dla przypisania sprzedawcy świadomości wady i kierunkowego zachowania mającego na celu zatajenie tej informacji przed kupującym.

O podstępnym zatajeniu wady fizycznej przez sprzedawcę można mówić wtedy, gdy sprzedawca celem utrudnienia wykrycia wady przez kupującego umyślnie tę wadę ukrył bądź też wiedząc o istnieniu wady, nie poinformował o niej kupującego (tak SN w wyroku z dnia 1 kwietnia 2003 r. w sprawie II CKN 1382/00, LEX nr 78819). Za wykładnią taką przemawia brzmienie przepisu art. 568 § 2 k.c., w którym mówi się o podstępnym zatajeniu, które nie musi przecież polegać na konkretnym działaniu sprzedawcy (tj. nie musi przybrać postaci czynności zmierzających do zamaskowania wady), ale może sprowadzać się do zaniechania, tj. przemilczenia przez sprzedawcę, że wada istnieje. Warunkiem zatajenia wady zawsze jednak pozostaje pozytywna wiedza sprzedawcy o wadzie przedmiotu sprzedaży. Jak już była o tym mowa, apelujący tej wiedzy strony pozwanej nie wykazał.

Z uwagi na charakter terminu zawitego z art. 568 § 1 k.c. podstaw dla nieuwzględnienia jego upływu nie można było upatrywać w przepisie art. 5 k.c. (vide uchwała 7 sędziów SN z dnia 20 czerwca 2013 r. w sprawie III CZP 2/13, Biul.SN 2013/6/4).

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację jako bezzasadną.

O kosztach postępowania Sąd Apelacyjny orzekł w oparciu o art. 98 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c., obciążając nimi powoda jako stronę przegrywającą. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie pełnomocników pozwanego i interwenienta ubocznego ustalone stosownie do § 6 pkt 6 w zw. z § 12 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych ... (Dz. U. Nr 163, poz. 1349 ze zm.) oraz § 6 pkt 6 w zw. z § 13 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie ... (Dz. U. Nr 163, poz. 1348 ze zm.).