

Sygn. akt VIII C 78/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 sierpnia 2020 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Bielecka-Gąszcz

Protokolant: staż. Katarzyna Górniak

po rozpoznaniu w dniu 21 sierpnia 2020 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa B. S.

przeciwko W. A.

o zapłatę 19.874,52 zł

1. oddała powództwo;
2. zasądza od powódki na rzecz pozwanego kwotę 3.617 zł (trzy tysiące sześćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
3. nakazuje zwrócić na rzecz powódki ze środków Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 500 zł (pięćset złotych) tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt VIII C 78/19

UZASADNIENIE

W dniu 20 grudnia 2018 roku powódka B. S., reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wytoczyła przeciwko pozwanemu W. A. powództwo o zapłatę kwoty 19.874,52 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 18.400 zł od dnia 31 marca 2018 roku do dnia zapłaty oraz od kwoty 1.474,52 zł od dnia 19 grudnia 2018 roku do dnia zapłaty, ponadto wniosła o zasądzenie zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pełnomocnik wyjaśnił, iż w dniu 18 marca 2018 roku powódka kupiła od pozwanego samochód marki T. (...), rocznik 1998, za kwotę 18.400 zł. Wcześniej powódka zapoznała się z internetową ofertą sprzedaży, w treści której sprzedający zapewniał o bardzo dobrym stanie pojazdu. Samochód miał być bezwypadkowy, garażowany, z małym przebiegiem, bez ognisk korozji, które jednak zostały stwierdzone podczas oględzin na progach pojazdu. Bezpośrednio po zakupie, po przejechaniu 80-100 km zaświeciła się kontrolka informująca o usterce silnika. Mąż powódki skontaktował się wówczas telefonicznie z pozwanym, który odmówił uznania swojej odpowiedzialności. Następnego dnia pojazd został poddany badaniu na stacji kontroli pojazdów, które wykazało oznaki zaawansowanej korozji podwozia. W dniu 4 kwietnia 2018 roku samochód został poddany dalszej diagnostyce, która ujawniła uszkodzenie katalizatora, nieprawidłowości w działaniu poduszek powietrznych oraz niskie napięcie zasilania. W dniu 21 marca 2018 roku powódka złożyła pozwanemu oświadczenie o odstąpieniu od umowy sprzedaży, którego sprzedający nie uznał. Dalsza korespondencja nie doprowadziła do zmiany stanowiska przez pozwanego, który wyłącznie zaproponował wymianę samego katalizatora bez partycypowania w kosztach diagnostyki pojazdu,

co nie doprowadziłyby do usunięcia wszystkich stwierdzonych wad pojazdu. W dniu 9 sierpnia 2018 roku na zlecenie powódki została sporządzona opinia rzeczoznawcy, która opisuje wszelkie stwierdzone wady pojazdu. Te zdaniem powódki polegają na: (1) zamoczeniu pojazdu w przeszłości, na co wskazuje ponadnormatywny stopień skorodowania pojazdu, (2) uszkodzeniu katalizatora, (3) uszkodzeniu układu bezpieczeństwa (...), (4) nadmiernym wyeksploatowaniu akumulatora, (5) skorodowanych przewodach hamulcowych kół tylnych, co skutkuje niemożnością dopuszczenia pojazdu do ruchu oraz zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym, (6) daleko posuniętej korozji odcinka metalowego przewodu zbiornika paliwa, (7) pękniętej szybie przedniej, (8) niespełnieniu przez pojazd norm dopuszczenia go do ruchu. Pełnomocnik podkreślił przy tym, że opisane wady istniały w momencie sprzedaży, zostały ujawnione niezwłocznie po zakupie, nie mogły powstać w ciągu kilkugodzinnego posiadania pojazdu przez powódkę. Wady te mają istotny charakter, ponieważ auto w obecnym stanie nie nadaje się do dalszej eksploatacji i rzutują na wartość pojazdu, która została oszacowana przez rzeczoznawcę na kwotę 8.900 zł. Powódka decydując się na zakup przedmiotowego pojazdu oczekiwała, że będzie on w pełni sprawny, bez zaawansowanej korozji, że jego eksploatacja będzie niezakłócona i bezpieczna, a pojazd nie będzie wymagać kosztownych napraw. Pełnomocnik podniósł również, że w historii serwisowania pojazdu widoczne są ślady uprzedniego kasowania błędów z komputera pokładowego samochodu. Odnośnie kwoty dochodzonej pozwem wyjaśnił, że obejmuje ona cenę zakupu – 18.400 zł, koszt diagnostyki pojazdu z dnia 4 kwietnia 2018 roku – 187,50 zł, koszt opinii rzeczoznawcy – 736,52 zł, koszt pomocy prawnej na etapie przedsądowym – 553,50 zł. **(pozew k. 5-15)**

W odpowiedzi na pozew pozwany, reprezentowany przez zawodowego pełnomocnika, wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie zwrotu kosztów procesu. Nie kwestionując faktu zawarcia przedmiotowej umowy pełnomocnik wyjaśnił, że przed jej podpisaniem samochód został dokładnie obejrzany przez kupującego – działającego z upoważnienia powódki D. S. (1) oraz jego kolegę, którzy sprawdzili m.in. stan podwozia. Następnie odbyto jazdę próbną na odcinku ok. 10 km po nieutwardzonych drogach, po zakończeniu której podjęta została decyzja o kupnie pojazdu. Z uwagi na niewielkie ślady korozji na progach ostateczna cena została ustalona na poziomie 18.400 zł. W dalszej kolejności pełnomocnik zaprzeczył, aby na jakimkolwiek etapie pozwany zapewniał powódkę lub jej męża o braku ognisk korozji w pojeździe, ta istniała bowiem na progach i dlatego cena zakupu została obniżona o 1.000 zł. Podniósł, że w dniu 31 stycznia 2018 roku samochód przeszedł badanie techniczne, a załączona do oferty sprzedaży dokumentacja fotograficzna nie wskazuje na korozję, złe zamocowanie wykładzin wewnętrznych, uszkodzone zaczepy, czy też pęknięcie przedniej szyby. Pojazd nie uległ także zamoczeniu i nie był przechowywany na podmokłym terenie. Pozwany był jego pierwszym właścicielem, a samo auto garażowane przez cały okres eksploatacji. Kupujący, ani jego kolega nie zgłaszali przy tym zarzutu, iż w aucie czuć wilgoć, co na pewno musieliby stwierdzić, gdyby faktycznie tak było. Odnośnie katalizatora pełnomocnik wyjaśnił, że nie jest on uszkodzony, a jego stan odpowiada normalnemu 10-letniemu zużyciu, z kolei samo zaświecenie się lampki kontrolnej nie stanowi wady i może być spowodowane różnymi przyczynami. Pozwany w piśmie z dnia 28 marca 2018 roku wyrażał przy tym gotowość współdziałania w niezwłocznym ustaleniu i usunięciu przyczyny zapalenia się kontrolki, a po wskazaniu przez powódkę, że winny jest uszkodzony katalizator, zaproponował pokrycie kosztów jego wymiany, z czego kupująca nie skorzystała. Pełnomocnik przyznał, że w komputerze pokładowym pojazdu były kasowane błędy, co nie miało jednak na celu ukrycie wad, a wyłącznie usunięcie zapisu o błędzie po wyeliminowaniu jego przyczyny. Nie podjęcie takiego działania skutkowało dalszym raportowaniem o błędzie, pomimo jego braku. W ocenie pozwanego stan samochodu w chwili sprzedaży wynikał wyłącznie z normalnego zużycia, odpowiadającego normalnej, przeciętnej eksploatacji. Od chwili zakupu do momentu sprzedaży powódce pojazd nie uczestniczył w zdarzeniach drogowych, w okresie gwarancji przechodził serwis w (...) T., a w późniejszym czasie wszelkie naprawy i wymiany były przeprowadzane w warsztacie samochodowym. Pojazd był także poddawany badaniom technicznym, które zawsze miały wyniki pozytywne i pojazd był dopuszczany do ruchu. Jego eksploatacja była stała i równomierna. Na koniec pełnomocnik przypomniał, że odpowiedzialność z tytułu rękojmi w przypadku rzeczy używanych nie obejmuje takiego zmniejszenia wartości lub użyteczności rzeczy, które jest normalnym następstwem jej prawidłowego używania. Nawet bowiem najbardziej prawidłowa eksploatacja prowadzi do zużycia rzeczy, zmniejszenia jej wartości i przydatności. **(odpowiedź na sprzeciw k. 99-107)**

W toku dalszego postępowania stanowiska stron nie uległy zmianie. (**pismo procesowe k. 148-155, protokół rozprawy k. 181-190, k. 233-241v., k. 302-314**)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Pozwany W. A. był właścicielem samochodu marki T. (...) o nr rej. (...). Pojazd ten pozwany zakupił w polskim salonie, jako nowy. Samochód był używany głównie do dojazdów do pracy, na działkę. W przypadku dłuższych podróży oraz wspólnych wyjazdów z małżonką pozwany korzystał z drugiego samochodu T. (...). Czasami z pojazdu korzystała żona pozwanego E. A., ponadto pozwany kilkukrotnie użyczył auto koleżance z pracy. W okresie obowiązywania gwarancji samochód był serwisowany w (...) T., a po upływie tego okresu regularnie serwisowany i naprawiany w warsztacie, do którego pozwany miał zaufanie. (**zeznania świadka E. A. 00:13:40-00:49:38 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka R. W. (1) 00:58:21-01:28:21 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka S. S. 01:28:42-01:45:19 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. P. 02:00:11-02:09:53 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (1) 02:29:07-02:38:10 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (2) 02:38:28-02:49:11 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, historia serwisowania w (...) T. k. 198**)

W dniu 31 stycznia 2018 roku przedmiotowy samochód przeszedł badanie techniczne, został uznany za sprawny i dopuszczony do ruchu. W trakcie badania wykryto wyłącznie drobną usterkę w postaci uszkodzenia oświetlenia tablicy rejestracyjnej. Przeprowadzający badanie diagnosta nie stwierdził, aby w pojeździe występowały ogniska korozji, które uniemożliwiłyby dopuszczenie pojazdu do ruchu. W ocenie diagnosty, w przypadku dziesięcioletniego auta, ogniska korozji w zakresie elementów są naturalne i normalne. (**dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, zeznania świadka T. J. 01:45:39-01:59:40 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, pismo k. 124, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznych k. 127**)

W marcu 2018 roku pozwany wystawił na portalu internetowym (...) .pl ofertę sprzedaży pojazdu, o którym mowa wyżej. W treści ogłoszenia podany został m.in. rocznik pojazdu (2008), przebieg (99600 km), moc i pojemność silnika. W opisie oferty wskazano, że samochód jest bezwypadkowy, garażowany przez cały okres eksploatacji, w bardzo dobrym stanie, z małym przebiegiem. Jako wyposażenie pojazdu podano m.in. poduszkę powietrzną kierowcy i pasażera. Cenę pojazdu ustalono na kwotę 19.500 zł, do negocjacji. Wystawiając ogłoszenie pozwany sporządził obszerną dokumentację fotograficzną ukazującą stan sprzedawanego pojazdu. (**dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, wydruk z portalu (...) .pl k. 24-33, k. 291-293, płyta CD k. 116**)

Na przedmiotowe ogłoszenie zwrócił uwagę mąż powódki D. S. (1), który szukał pojazdu dla żony.

W dniu 13 marca 2018 roku D. S. (1) przesłał pozwanemu za pośrednictwem poczty e-mail zapytanie dotyczące oferty, po czym następnego dnia w godzinach porannych odbył z pozwanym rozmowę telefoniczną na temat ewentualnego zakupu. Ostatecznie mężczyźni umówili się, że mąż powódki przyjedzie jeszcze tego samego dnia dokonać oględzin auta.

W przesłanej pozwanemu wiadomości e-mail zainteresowany pytał, czy pozwany jest pierwszym właścicielem, czy przy aucie coś było robione, czy brało udział w wypadku lub drobnej stłuczce, czy było serwisowane do końca, czy tylko do pewnego przebiegu.

Po otrzymaniu ustnego pełnomocnictwa od powódki D. S. (1) przyjechał do pozwanego wraz z bratem R. S.. Samochód został przygotowany do oględzin na podjeździe przed domem. Panujące warunki atmosferyczne nie stanowiły przeszkody w dokonaniu oględzin. Mężczyźni obejrzelili pojazd z zewnątrz i wewnątrz, w tym komorę silnika i podwozie.

W celu obejrzenia tego ostatniego D. S. (1) przykucnął między drzwiami i obejrzał środek płyty podłogowej nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości. Tych nie było także w odniesieniu do komory silnika. Jedyne zastrzeżenia D. S. (1) dotyczyły ogniska korozji w obrębie progów oraz zanieczyszczona tapicerki. Dostrzegł on również pewne mankamenty lakieru w postaci: rys na tylnym zderzaku z prawej strony i na przednim lewym błotniku, a także delikatnego wgniecenia progu z prawej strony, ale z tego tytułu nie zgłaszał uwag. Następnie mąż powódki odbył krótką jazdę testową w towarzystwie pozwanego. Po powrocie samochód jeszcze raz został obejrzany. Panowie wspólnie ustalili, że z tytułu korozji pozwany opuści z ceny 1.000 zł, dodatkowo W. A. udzielił 100 złotowego rabatu na paliwo. Ostatecznie cena sprzedaży wyniosła 18.400 zł.

Mąż powódki liczył się z tym, że ogniska korozji będą musiały zostać usunięte. W rozmowie telefonicznej z małżonką powiedział, że „to nie nowe auto, wizualnie parę rzeczy będzie do zrobienia (...), na progu jest parę wyprysków rdzy i trzeba będzie oddać później do warsztatu”. Miał on również świadomość, że gwarancja T. na powierzchnię lakierniczą utraciła już ważność.

Umowa została sporządzona w formie pisemnej, a pozwany wystawił fakturę VAT. W umowie, jako kupujący, została wskazana powódka, za którą D. S. (2) złożył podpis z dopiskiem „z upoważnienia”. **(dowód z przesłuchania powódki 00:10:35-01:14:34 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, zeznania świadka R. S. 00:11:31-00:49:15 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, zeznania świadka D. S. (1) 00:49:43-01:59:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, zeznania świadka E. A. 00:13:40-00:49:38 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, faktura k. 22, umowa sprzedaży k. 23, wydruk z poczty e-mail k. 301)**

W trakcie oględzin w pojeździe nie były wyrwane żadne zaczepy, nie było także pęknięcia na przedniej szybie. We wnętrzu pojazdu nie był wyczuwalny zapach wilgoci. Samochód ten nie uległ wcześniej zalaniu, nie był w nim myty silnik.

Zanim samochód został sprzedany, był oglądany przez jeszcze jednego zainteresowanego M. R.. Osoba ta także przeprowadziła oględziny auta, na jej życzenie zostało ono podniesione na lewarku. Wizualny i techniczny stan pojazdu odpowiadał zainteresowanemu, w jego ocenie stan ten odpowiadał normalnej eksploatacji 10-letniego pojazdu. Ostatecznie do sprzedaży nie doszło, M. R. uznał bowiem, że proponowana cena jest za wysoka, jak na auto, które zamierzał kupić dla córki. Bezpośrednio przed sprzedażą pojazd widzieli także M. G., M. B. (1) i M. B. (2). Żadna z w/w osób nie stwierdziła, aby w aucie były uszkodzone/wyłamane elementy, aby czuć było w nim zapach wilgoci. **(dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, zeznania świadka E. A. 00:13:40-00:49:38 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. G. 02:19:14-02:28:50 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (1) 02:29:07-02:38:10 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (2) 02:38:28-02:49:11 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. R. 02:49:31-03:05:26 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku)**

Żadna z osób oglądająca pojazd w dniu 14 marca 2018 roku, w tym mąż powódki i jego brat, nie stwierdziła, aby pęknięciu uległa przednia szyba. **(zeznania świadka R. S. 00:11:31-00:49:15 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, zeznania świadka D. S. (1) 00:49:43-01:59:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, zeznania świadka M. G. 02:19:14-02:28:50 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (1) 02:29:07-02:38:10 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. B. (2) 02:38:28-02:49:11 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka M. R. 02:49:31-03:05:26 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku)**

Podczas powrotu do D., w okolicach C., w pojeździe marki T. zapaliła się pomarańczowa kontrolka silnika. Samochodem kierował wtedy R. S.. Po zatrzymaniu pojazdu na parkingu D. S. (1) skontaktował się telefonicznie z pozwanym, którego powiadomił o powstałym problemie. Pozwany stwierdził wówczas, że jemu również raz zdarzyła się taka sytuacja, ale po wymianie świec problem został rozwiązany. Następnie poinformował kupującego, żeby pojechał do stacji diagnostycznej, celem ustalenia przyczyny zapalenia się kontrolki, dodając, że pokryje koszty diagnostyki i ewentualnej naprawy. Po wznowieniu jazdy kontrolka, o której mowa, w dalszym ciągu się paliła. W tym czasie pojazdem kierował już mąż powódki. Zapalenie się kontrolki było jedynym problemem, na który w trakcie jazdy zwrócili uwagę obaj mężczyźni. W czasie, gdy samochodem kierował R. S., nie czuł on zapachu wilgoci, zgnilizny, nie stwierdził także, aby jakieś elementy były źle przytwierdzone, „żeby coś telepało”. Żadnego niepokojącego zapachu nie wyczuł także mąż powódki.

Następnego dnia D. S. (3) pojechał na stację diagnostyczną, chcąc sprawdzić ogólny stan samochodu. Podczas przeprowadzonych oględzin diagnosta stwierdził korozję przewodu hamulcowego od lewego tylnego koła, przewodu łączącego wlew paliwa ze zbiornikiem paliwa, a także płyty podłogowej przy zbiorniku paliwa i tylnej belce. Korozja ta nie przyjęła postaci perforacji w/w elementów, były one wyłącznie zardzewiałe. Po powrocie od diagnosty kupujący skontaktował się telefonicznie z pozwanym, którego poinformował, że samochód nosi rozległe ślady korozji, a naprawy wymagają elementy układu hamulcowego i paliwowego, w związku z czym pozwany winien pokryć koszty zabezpieczenia antykorozyjnego. Podważył ponadto prawdziwość przebiegu i stwierdził, że sprzedany pojazd był brudny. Pozwany ponownie poprosił D. S. (1), aby dokonał diagnostyki palącej się kontrolki w serwisie (...). **(dowód z przesłuchania powódki 00:10:35-01:14:34 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, zeznania świadka R. S. 00:11:31-00:49:15 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, zeznania świadka D. S. (1) 00:49:43-01:59:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku)**

Pismem z dnia 21 marca 2018 roku powódka złożyła oświadczenie o odstąpieniu od umowy sprzedaży pojazdu z uwagi na stwierdzone po zakupie istotne wady ukryte w postaci zaświecenia się lampki kontrolnej sygnalizującej awarię silnika oraz zaawansowanej korozji podwozia. W dacie sporządzania pisma powódka oraz jej mąż nie mieli wiedzy w zakresie przyczyn zapalenia się kontrolki silnika.

W odpowiedzi pozwany stwierdził, że odstąpienie od umowy jest bezzasadne. Wyjaśnił, iż zapalenie się lampki kontrolnej nie świadczy o awarii silnika zwłaszcza, że podróż była kontynuowana przez co najmniej kolejnych 100 km. Lampka ta mogła sygnalizować konieczność sprawdzenia lub wymiany części eksploatacyjnych, bądź też jej zapalenie było związane z panującymi warunkami atmosferycznymi. Oświadczył, że wyraża gotowość współdziałania w rozsądnych granicach w niezwłocznym ustaleniu i usunięciu przyczyn powstałego problemu. Odnośnie istnienia ognisk korozji wskazał, że przedmiotem umowy był 10-letni samochód, normalnie eksploatowany w typowych warunkach środowiska, poddany oddziaływaniu soli, kamieni i innych czynników skutkujących powstaniem korozji. W takich warunkach istnienie śladów korozji jest możliwe i wysoce prawdopodobne, zwłaszcza, że producent samochodu udziela wyłącznie 3-letniej gwarancji na części lakierowane, która nie obejmuje korozji wywołanej np. działaniem soli. Dodał, że auto przeszło w styczniu 2018 roku przegląd techniczny, w toku którego nie stwierdzono żadnej awarii, ani zaawansowanej korozji, a także, iż wynegocjowana cena, obniżona w stosunku do pierwotnej, uwzględniała ślady korozji.

W dniu 4 kwietnia 2018 roku D. S. (2) pojechał zakupionym pojazdem do (...) T., gdzie w trakcie diagnostyki komputerowej stwierdzono błędy w odniesieniu do bocznych poduszek powietrznych pasażera, katalizatora oraz napięcia zasilania. Z tytułu zleconej diagnostyki w (...) mąż powódki poniósł wydatek w kwocie 184,50 zł.

Po przeprowadzeniu diagnostyki powódka w piśmie z dnia 7 kwietnia 2018 roku wyjaśniła, że samochód został poddany diagnostyce silnika w (...), która ujawniła: przerwę w obwodzie zapalnika bocznej poduszki powietrznej po stronie pasażera, usterkę obwodu lampki kontrolnej wyłącznika poduszki powietrznej pasażera, wydajność układu reaktora katalitycznego poniżej progu efektywności, nieprawidłowo niskie napięcie zasilania. Ponadto w trakcie

diagnostyki wykryto ślady usuwania błędów w komputerze pojazdu. Wskazała, że do zapalenia lampki kontrolnej doszło po przejechaniu ok. 80 km, że kupujący nie był informowany o usterkach w pojeździe, a w dacie sprzedaży samochód nie był umyty. Z uwagi na dzień tygodnia (niedziela) niemożliwe było też jego sprawdzenie na stacji kontroli pojazdów.

Kiedy pozwany dowiedział się o wyposażeniu T. w boczne poduszki skontaktował się z producentem i faktycznie, po kontroli nr VIN, okazało się, że przedmiotowy pojazd posiadał takie poduszki.

W piśmie z dnia 16 kwietnia 2018 roku pozwany podniósł, że obniżenie wydajności katalizatora jest zwykłym zużyciem części eksploatacyjnej, a nie wadą pojazdu, że badanie techniczne nie wykazało, aby auto nie spełniało norm emisji spalin. Jednocześnie oświadczył, że jest w stanie wymienić katalizator na własny koszt i w tym celu powódka winna przekazać samochód warsztatowi naprawy samochodów ART.MAG w D.. Warsztat naprawczy pozwany ustalił po wcześniejszym dopasowaniu nr VIN i katalizatora.

W piśmie z dnia 4 maja 2018 roku powódka poinformowała pozwanego o wadzie sprzedanego pojazdu w postaci uszkodzenia systemów bezpieczeństwa pojazdu, skutkującego koniecznością jego naprawy w celu przejścia badań technicznych, zużycia katalizatora skutkującego stopniem emisji spalin przekraczającym dopuszczalne normy, zużycia podwozia niecharakterystycznego dla deklarowanego stanu pojazdu, wymagającego niezwłocznej konserwacji, korozji przewodu hamulcowego i przewodu wlewu paliwa, co stanowi zagrożenie bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego, niespełnienia przez pojazd norm dopuszczenia go do ruchu.

W toku dalszej korespondencji pozwany podniósł, iż powódka rozszerza katalog rzekomo stwierdzonych usterek, że nie podjęła żadnych czynności w celu wykonania naprawy, ponadto podtrzymał propozycję naprawy katalizatora na jego koszt. Powódka podtrzymała stanowisko w zakresie zgłoszonych roszczeń, akcentując, iż naprawa samego katalizatora nie stanowi usunięcia wad.

(dowód z przesłuchania powódki 00:10:35-01:14:34 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, dowód z przesłuchania pozwanego 01:15:06-02:16:02 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 21 sierpnia 2020 roku, zeznania świadka D. S. (1) 00:49:43-01:59:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku, faktura k. 34, oświadczenie k. 60, wydruk ze strony internetowej operatora pocztowego k. 61, potwierdzenie nadania i odbioru przesyłki k. 62-64, pismo k. k. 65-66, k. 68-70, k. 71, k. 72-77, k. 79, k. 80-82, zlecenie wykonania usługi k. 162-162v.)

W sporządzonej w dniu 9 sierpnia 2018 roku na zlecenie powódki opinii rzeczoznawca samochodowy wskazał, iż nabyty przez powódkę pojazd posiada: wgniecenie punktowe z porysowaną powłoką lakierową na powierzchni drzwi lewych przednich i tylnych, błotników lewych przednim i tylnym, całkowicie skorodowany reaktor katalizacyjny, zaawansowane procesy korozyjne elementów silnika i jego osprzętu, miejscowo wytartą fakturę powierzchni poszycia koła kierownicy, odprysk z pęknięciem na powierzchni szyby przedniej w części centralnej – w polu widzenia kierowcy, porysowaną powłokę lakierową drzwi tylnych lewych, niesprawny akumulator, odstający zaczep wykładziny wewnętrznej dolnej części słupka A po stronie lewej oraz po stronie prawej i lewej słupków środkowych B, połamany zaczep mocujący listwę progu drzwi przednich lewych, całkowicie skorodowany układ wydechowy, skorodowane tarcze kotwiczne hamulców tylnych, całkowicie skorodowane przewody hamulcowe, całkowicie skorodowany metalowy odcinek przewodu zbiornika paliwa, rozległe procesy korozyjne podłogi bagażnika, wgniecenie progu tylnego prawego z ubytkami powłoki lakierowej i śladami korozji, ubytek powłoki lakierowej ze śladami korozji podpowłokowej w obrębie progu tylnego lewego. Ponadto rzeczoznawca stwierdził, że w komputerze pokładowym pojazdu były kasowane błędy. W konkluzji uznał, że pojazd posiada ponadnormatywne zużycie, a niektóre ze stwierdzonych wad wymaga koniecznej naprawy, ponieważ ich istnienie nie pozwala na udział pojazdu w ruchu drogowym. Przyjął ponadto, że stopień skorodowania podłogi i osprzętu silnika, powstałe uszkodzenie katalizatora, wraz z wyraźnym nieprzyjemnym zapachem wewnątrz samochodu stanowią charakterystyczny obraz samochodu,

który uległ w przeszłości zamoczeniu. **(opinia rzeczoznawcy k. 35-59, dokumentacja fotograficzna w kolorze k. 203-210)**

Z tytułu sporządzonej ekspertyzy powódka poniosła wydatek w kwocie 736,52 zł. Ponadto z tytułu udzielonej na etapie przedsądowym usługi prawnej powódka poniosła koszt 553,50 zł. **(faktura k. 89, k. 90)**

S. pojazd marki T. na zlecenie pozwanego R. W. (2) był świadomy istnienia nalotów korozji na układzie wydechowym, układzie katalizatora, tarczach kotwicznych hamulca. Naloty te uznawał za naturalne, zwłaszcza biorąc pod uwagę wiek pojazdu oraz producenta, nie wzbudzały one jego zastrzeżeń, zwłaszcza, że nie doprowadziły one do perforacji podłoża, na którym występowały. R. W. (1) w kategoriach normalnych zmian traktował również naloty w obrębie układu sprzęgła, bloku silnika, zbiornika paliwa. Pozwany nie był informowany o ogniskach korozji stwierdzonych przez R. W. (1), nie odbiegały one bowiem od standardów w T., a ich stopień zaawansowania nie dawał podstaw do przyjęcia, iż może dojść do perforacji podłoża w miejscu ich występowania.

Śladów korozji, które odbiegałyby od normalnego zużycia, nie zauważył także S. S., który ostatni raz serwisował pojazd pozwanego w grudniu 2016 roku. **(zeznania świadka R. W. (1) 00:58:21-01:28:21 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku, zeznania świadka S. S. 01:28:42-01:45:19 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 12 lutego 2020 roku)**

D. S. (2) posiada uprawnienia instruktora nauki jazdy. **(zeznania świadka D. S. (1) 00:49:43-01:59:00 elektronicznego protokołu rozprawy z dnia 2 października 2019 roku)**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie znajdujących się w aktach sprawy dokumentów, których prawidłowość i rzetelność sporządzenia nie budziła wątpliwości, nie była również kwestionowana przez strony postępowania. Za podstawę ustaleń faktycznych Sąd przyjął również dowód z przesłuchania stron oraz zeznania świadków.

Na rozprawie w dniu 21 sierpnia 2020 roku Sąd oddalił wniosek pełnomocników stron o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego, jako zbędny dla rozwiązania sprawy.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo nie było zasadne i nie zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powódka oparła swoje żądanie na przepisach dotyczących rękojmi za wadę fizyczną rzeczy. B. S. wywodziła, że w momencie zakupu pojazd marki T. posiadał wady w postaci m.in. usterki skutkującej zapaleniem się pomarańczowej kontrolki silnika, sygnalizującej w jej ocenie awarię silnika oraz zaawansowanej korozji podwozia. Na etapie po sporządzeniu oświadczenia o odstąpieniu od umowy powódka dodatkowo wskazywała na uszkodzenie systemów bezpieczeństwa w postaci bocznych poduszek powietrznych, niesprawność akumulatora, uszkodzony katalizator.

Godzi się przypomnieć, że w myśl art. 556 k.c. sprzedawca jest odpowiedzialny względem kupującego, jeżeli rzecz sprzedana ma wadę fizyczną lub prawną. Wada fizyczna polega na niezgodności rzeczy sprzedanej z umową. W szczególności rzecz sprzedana jest niezgodna z umową, jeżeli: (1) nie ma właściwości, które rzecz tego rodzaju powinna mieć ze względu na cel w umowie oznaczony albo wynikający z okoliczności lub przeznaczenia, (2) nie ma właściwości, o których istnieniu sprzedawca zapewnił kupującego, w tym przedstawiając próbkę lub wzór, (3) nie nadaje się do celu, o którym kupujący poinformował sprzedawcę przy zawarciu umowy, a sprzedawca nie zgłosił zastrzeżenia co do takiego jej przeznaczenia, (4) została kupującemu wydana w stanie niezupełnym. W świetle utrwalonego w judykaturze i doktrynie poglądu nie budzi przy tym wątpliwości, że określona w art. 556 § 1 k.c. odpowiedzialność sprzedawcy za wady fizyczne rzeczy sprzedanej odnosi się także do rzeczy używanych. Nie obejmuje ona jednakże odpowiedzialności za takie zmniejszenie wartości lub użyteczności rzeczy, która jest normalnym następstwem jej prawidłowego używania (por. m.in. uchwała SN z dnia 21 marca 1977 roku, III CZP 11/77, OSNCP 1977/8/132; wyrok

SA w Katowicach z dnia 3 lipca 2008 roku, V ACa 239/08, OSAKat 2008/4/5; wyrok SA w Białymstoku I ACa 961/15, L.). Oczywiście jest również, że decydując się na zakup używanego pojazdu, kupujący musi się liczyć z tym, że nawet najbardziej prawidłowa jego eksploatacja zawsze powoduje zmniejszenie jego wartości i najczęściej również użyteczności. Znajduje to odzwierciedlenie w niższej w stosunku do nowego auta cenie sprzedaży. Upływ czasu i używanie rzeczy, nawet zgodnie z jej przeznaczeniem, mogą mieć wpływ na powstanie wad rzeczy, przy czym ich stopień może być różny. Przy kupnie rzeczy używanych kupujący jest zazwyczaj przygotowany na to, że normalne zużycie rzeczy zawsze zmniejsza jej wartość, a przeważnie i użyteczność w stopniu zależnym od rodzaju rzeczy i celu, któremu ona służy. Dotyczy to zwłaszcza rzeczy, których używanie polega na eksploatacji mechanicznej, w takich wypadkach bowiem techniczne zużycie materiałów lub poszczególnych zespołów powoduje wcześniejsze awarie, nie zawsze możliwe do przewidzenia, a będące normalnym następstwem prawidłowego używania. Możliwość wystąpienia wad tego rodzaju musi być objęta świadomością rozważnego kupującego. W świetle zasad doświadczenia życiowego za oczywiście uznać także należy, że powłoka lakiernicza pojazdów wraz z elementami podwozia, są narażone na działanie negatywnych warunków atmosferycznych, czy też soli wysypywanej na drogach, co niekorzystnie wpływa na te elementy i wraz z upływem czasu prowadzi do powstania ognisk korozji. Jest przy tym wiedzą powszechną, że producenci pojazdu w różny sposób podchodzą do zabezpieczenia antykorozyjnego, co znajduje odzwierciedlenie w długości gwarancji udzielanej na elementy lakiernicze. Część marek, w tym T. (ale i przykładowo M.) znana jest z tego, że na ich pojazdach, w obrębie konkretnych elementów, dość szybko dochodzi do powstania rdzy (nawet w okresie gwarancji), co jest faktem notoryjnym. Wreszcie nie budzi wątpliwości, że czym innym jest sam nalot rdzy, a czym innym perforacja podłoża, na którym rdza powstała, w konsekwencji samo stwierdzenie ognisk korozji w pojeździe nie oznacza jeszcze, że mamy do czynienia z wadą istotną, wpływającą na bezpieczeństwo jazdy, czy też wadą, która nie mieści się w definicji zwykłego zużycia eksploatacyjnego.

Godzi się ponadto przypomnieć, że w myśl treści przepisu art. 6 k.c., ciężar udowodnienia twierdzenia faktycznego spoczywa na tej stronie, która z tego twierdzenia wywodzi skutki prawne. Reguła ta znajduje również swój procesowy odpowiednik w treści art. 232 k.p.c., w świetle którego to strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Oznacza to, że obecnie Sąd nie jest odpowiedzialny za wynik postępowania dowodowego, a ryzyko nieudowodnienia podstawy faktycznej żądania ponosi powód. Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że powód, jako strona inicjująca proces, jest obowiązany do udowodnienia wszystkich twierdzeń pozwu, w oparciu o które sformułował swe roszczenie. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, zadaniem sądu nie jest zarządzenie dochodzeń w celu uzupełnienia lub wyjaśnienia twierdzeń stron i wykrycia środków dowodowych pozwalających na ich udowodnienie, ani też sąd nie jest zobowiązany do przeprowadzenia z urzędu dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (por. wyrok SN z dnia 17 grudnia 1996 roku, I CKU 45/96, OSNC 1997/ 6-7/76). Podkreślić jednak należy, że dowodzenie własnych twierdzeń nie jest obowiązkiem strony ani materialnoprawnym, ani procesowym, a tylko spoczywającym na niej ciężarem procesowym i w konsekwencji sąd nie może nakazać, czy zobowiązać do przeprowadzenia dowodu i tylko od woli strony zależy, jakie dowody sąd będzie prowadził. Jeżeli strona uważa, że do udowodnienia jej twierdzeń wystarczy określony dowód i dlatego nie przytacza innych dowodów, to jej błąd nie jest usprawiedliwiony, sama ponosi winę niezgłoszenia dalszych dowodów i nie może zarzucać nieuzasadnionego uniemożliwienia wykazania jej praw.

W niniejszej sprawie okoliczności zakupu samochodu marki T. nie były kwestionowane przez strony. W szczególności nie budziło wątpliwości, że mąż powódki dokonał oględzin pojazdu przed zakupem, w tym – co sam przyznał – sprawdził komorę silnika i płytę podłogową, odbył nim również, jako kierujący krótką jazdę próbną, dopytywał o stan pojazdu, negocjował jego cenę, a także wyraził zgodę na zakup pojazdu z ogniskami korozji w obrębie progów. Sąd przyjął jednocześnie, że D. S. (1) był umocowany do zawarcia umowy sprzedaży w imieniu powódki. Poza sporem pozostawało również, że w drodze powrotnej do domu w zakupionym samochodzie zapaliła się pomarańczowa kontrolka silnika, w następstwie czego kierujący zjechał nim na parking. Stamtąd mąż powódki zadzwonił do pozwanego powiadamiając o zauważonym problemie i otrzymał wówczas informację, że taka sytuacja się już zdarzyła, co miało związek ze świecami, i że D. S. (1) winien się udać na stację diagnostyczną. Co istotne w rzeczonyj rozmowie pozwany zapewnił, że pokryje zarówno koszt badania, jak również ewentualnej naprawy. Następnie mąż powódki wznowił jazdę i bez przeszkód dojechał do D.. Strony, co do zasady zgodnie opisały także dalszy przebieg zdarzeń,

w tym wizytę D. S. (1) u diagnosty i w serwisie (...), żądania, jakie były zgłaszane przez stronę kupującą, w tym złożenie oświadczenia o odstąpieniu od umowy, czy wreszcie gotowość pozwanego do pokrycia kosztów wymiany katalizatora. Niesporne było także, iż w dniu 14 marca 2018 roku żadna z osób oglądających pojazd (poza D. i R. S., samochód widzieli także M. B. (2), M. B. (1), M. R.) nie stwierdziła, aby miał on pękniętą szybę przednią, odstające elementy wyposażenia w obrębie słupków/progu, aby we wnętrzu unosił się zapach zgnilizny, wilgoci. Również później zarzutów w tym zakresie nie zgłaszała strona powodowa, w szczególności nie zostały one podniesione w treści oświadczenia o odstąpieniu od umowy (!!!). Dopiero po dacie wydania ekspertyzy przez powołanego przez powódkę rzeczoznawcę, tj. po dniu 9 sierpnia 2018 roku (blisko pół roku od zakupu), powódka sformułowała takie zarzuty. Nie ulega przy tym wątpliwości, że fakt naruszenia struktury elementów wnętrza pojazdu musiałby zostać zauważony przez D. S. (4), jeśli nawet nie podczas oględzin, to podczas podróży do domu, czy też gdy eksploatował on pojazd w czasie wizyt u diagnosty, w (...). Przecież świadek co najmniej kilkukrotnie wsiadał do auta i przykładowo, wyrwany zaczep wykładziny wewnętrznej dolnej części słupka A po stronie lewej, a więc od strony kierowcy (!!!), nie mógłby zostać przez niego przeoczony. Trudno przy tym uwierzyć, że element ten, tak samo jak wyrwana z zaczepów listwa progu drzwi przednich lewych, mogłyby ująć uwadze już w trakcie oględzin, a więc w czasie, gdy kupujący zwykle bardzo dokładnie ogląda pojazd nie tylko z zewnątrz, ale i wewnątrz. Zdaniem Sądu zupełnie nieprawdopodobnym jest ponadto, że kupujący przez okres blisko półroczny nie dostrzegł pęknięcia przedniej szyby, które – co wynika z ekspertyzy z dnia 9 sierpnia 2018 roku – znajdowało się w części centralnej, w polu widzenia kierowcy (!!!). W konsekwencji Sąd uznał, że do powstania wszystkich z w/w usterek doszło już po przejściu niebezpieczeństwa na kupującego. W tożsamy sposób Sąd ocenił czas, w którym w pojeździe pojawił się wyraźny nieprzyjemny zapach wilgoci w samochodzie. I w tym bowiem przypadku w świetle zasad logicznego rozumowania i wiedzy życiowej nie sposób uznać, aby zapach ten nie był wyczuwalny w trakcie oględzin, jazdy próbnej, powrotu z Ł. do D., a więc na trasie ok. 200 km, której pokonanie zajmuje ok. 3 godzin, w czasie wizyty u diagnosty (15 marca 2018 roku), czy też ponad 2 tygodnie później w czasie wizyty w (...) T.. Przypomnienia wymaga, że o pojawieniu się takiego zapachu nie wspominała żadna z osób, które w dniu 14 marca 2018 roku oglądały pojazd, a pierwsza zmianka o nim następuje dopiero w sierpniu 2018 roku. Mowa przy tym o zapachu, który jest wyczuwalny niemal od razu, charakterystyczny, wręcz nie do pomylenia z innym zapachem, który dodatkowo rzeczoznawca określił mianem „wyraźnego”. Jeśli uwzględnić, że zapach z czasem może co najwyżej wywietrzeć, to w marcu 2018 roku sporny zapach musiałby być wyraźny co najmniej w takim samym stopniu, co pół roku później. Nikt o nim jednak nie wspomina. Sąd w tym miejscu nie przesądza o tym, co było źródłem omawianego zapachu, w szczególności, czy powstał on na skutek zalania auta. Stwierdza wyłącznie, że w dacie sprzedaży pojazdu, stan tego pojazdu nie mógł być źródłem tego zapachu, ergo pozwany nie sprzedawał samochodu po zalaniu. W świetle powyższych rozważań, analizując, czy powódka była uprawniona do odstąpienia od umowy, Sąd ocenie poddał wyłącznie wady wskazane w oświadczeniu z dnia 21 marca 2018 roku, a także, dodatkowo wady, które zostały ujawnione w trakcie diagnozy w (...). Porządkując, mowa o zapalanej pomarańczowej kontrolce silnika, ogniskach korozji na elementach podwozia pojazdu, niesprawnym katalizatorze, częściowo wyczerpanym akumulatorze, wreszcie o błędach w zakresie bocznych poduszek powietrznych. Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy Sąd doszedł do przekonania, iż opisane przez powódkę nieprawidłowości, o których mowa wyżej, nie są wadami, o których mowa w art. 556 k.c. i następnych. W pierwszej kolejności omówienia wymagają przyczyny odstąpienia wskazane w piśmie z marca 2018 roku, wszakże w istocie to one legły u podstaw oświadczenia powódki. Cytując autora przedmiotowego pisma, w kategoriach podstaw odstąpienia podano: zaświecenie się lampki kontrolnej sygnalizującej awarię silnika oraz zaawansowana korozja podwozia silnika. O czym była mowa, fakt zapalenia się kontrolki był w sprawie niesporny. Sąd nie dał przy tym wiary powódce, a także zeznaniom jej męża i szwagra, iż po zapaleniu się kontrolki D. S. (1) poinformował pozwanego, że chce zwrócić auto. Kontrolka miała kolor pomarańczowy, a więc nie informowała o wadzie poważnej, uniemożliwiającej dalszą jazdę (ta zresztą była kontynuowana bez przeszkód na odcinku ok. 100 km), a o możliwej usterce, której zignorowanie może doprowadzić do poważniejszej wady. Oczywiście jest przy tym, że D. S. (1), jako instruktor nauki jazdy (!!!) musiał mieć tego pełną świadomość. Wprawdzie mąż powódki mógł się zaniepokoić zaistniałą sytuacją, to jednocześnie już z racji wykonywanego zawodu nie mógł a priori zakładać, że ma ona poważny charakter. Gdyby wada była poważna, w tym dotyczyła silnika, zapaliłaby się przecież lampka czerwona, nie żółta, a mąż powódki nie kontynuowałby jazdy. Warto w tym miejscu przytoczyć zeznania R. W. (1): „kontrolka żółta check engine to kontrolka ostrzegawcza od wszystkich układów elektrycznych samochodu, sygnał do tej kontroli jest wysyłany ze

sterownika silnika. Jeśli zapala się kontrolka w kolorze żółtym można kontynuować jazdę ale trzeba podłączyć auto i sprawdzić przyczynę, jeśli kontrolka zapali się na czerwono jazdy nie należy kontynuować” (k. 236). Istotna w omawianej sytuacji jest reakcja pozwanego, który, co jest okolicznością niesporną, natychmiast proponuje udanie się na stację diagnostyczną i oferuje pokrycie kosztów diagnostyki i ewentualnej naprawy. Równie relewantna jest postawa męża powódki, który wprawdzie w dniu 15 marca 2018 roku udaje się do warsztatu naprawczego, to jednak tam nie ustala przyczyny palenia się kontrolki (dopiero ponowna prośba pozwanego skutkuje udaniem się D. S. (5) do (...) T., celem przeprowadzenia właściwej diagnozy), a następnie powódka – nie znając jeszcze tej przyczyny – przyjmuje ten fakt za jedną z dwóch podstaw odstąpienia od umowy. Tego typu postępowanie wydaje się wręcz kuriozalne, zwłaszcza jeśli uwzględnić okoliczność, że kontrolka mogła się zapalić z błahego powodu. Nie potrzeba wiedzy specjalnej, aby uznać, że sama informacja o jakiejś nieprawidłowości nie może być postrzegana w kategoriach wady pojazdu, w sytuacji, gdy nieprawidłowość ta, w tym jej istnienie, są nieustalone. Wadą samochodu nie jest przecież sama świecąca się kontrolka, a usterka, błąd, które to zaświecenie się powodują. Implikacją powyższego musi być przyjęcie, że powódka powołała się na okoliczność, która – w dacie sporządzania oświadczenia o odstąpieniu – nie mogła być jeszcze uznana za wadę. Jak okazało się później, przyczyny zapalenia się pomarańczowej kontrolki silnika należy upatrywać w: przerwie w obwodzie zapalnika bocznej poduszki powietrznej pasażera, usterce obwodu lampki kontrolnej wyłącznika poduszki powietrznej pasażera, wydajności układu reaktora katalitycznego poniżej progu efektywności, nieprawidłowo niskim napięciu zasilania. Innymi słowy przyczyna dotyczyła trzech elementów: układu katalitycznego, bocznej poduszki powietrznej pasażera, akumulatora, przy czym, co warto podkreślić, nie wiadomo dokładnie, czy wszystkie te wady skutkowały zapaleniem się kontrolki, czy też tylko jedna z nich. Okoliczność ta zdaniem Sądu nie jest jednak istotna. Zużycie akumulatora niespornie jest związane z eksploatacją pojazdu i prędzej czy później musi nastąpić. Podobnie sprawa ma się z układem katalitycznym, który również wraz z upływem czasu traci swoją wydajność, aż wreszcie wymaga wymiany, co jest przy tym wiedzą powszechnie wiadomą, a więc niewymagającą opinii biegłego. Nie można zatem uznać, aby w odniesieniu do w/w kwestii można było przyjąć ponadnormatywne zużycie pojazdu. Relewantne są przy tym dwie okoliczności. Po pierwsze przedmiotowe auto przeszło w dniu 31 stycznia 2018 roku okresowe badanie techniczne, co prowadzi do wniosku, że układ odpowiedzialny za emisję spalin musiał być sprawny na tyle, aby pojazd został dopuszczony do ruchu. Po drugie natychmiast po tym, jak pozwany został poinformowany o niesprawności układu katalitycznego (pismo z dnia 7 kwietnia 2018 roku), deklaruje on że jest gotów niezwłocznie wymienić katalizator na własny koszt. W. A. nie poprzestaje wyłącznie na tym, sprawdza także, jaki dokładnie katalizator pasuje do sprzedanego pojazdu i ustala właściwy warsztat naprawczy w miejscu zamieszkania powódki (!!!), w którym usługa wymiany może zostać przeprowadzona na jego koszt. O tym wszystkim pozwany informuje powódkę w piśmie z dnia 16 kwietnia 2018 roku. Nawet zatem jeśli założyć – do czego jednak brak jest podstaw – iż uszkodzenie katalizatora może być postrzegane w kategoriach wady rodzącej odpowiedzialność z tytułu rękojmi, to sprzedający podjął działania przewidziane w art. 560 § 1 k.c., pozbawiając tym samym powódkę uprawnienia polegającego na odstąpieniu od umowy. Na marginesie należałoby się zastanowić czy przedmiotowa wada ma istotny charakter, która to przesłanka z mocy art. 560 § 4 k.c. także warunkuje uprawnienia kupującego. Do omówienia pozostała jeszcze wada związana z rzekomą niesprawnością bocznych poduszek powietrznych pasażera. Sąd celowo posłużył się pojęciem „rzekomą”, ponieważ pojazd marki T. nie był poddany diagnostyce w tym kierunku. (...) T. wyłącznie odczytał błąd, który sugerował niesprawność systemu poduszek powietrznych (jednej z nich), co jeszcze nie oznacza, że ta niesprawność w rzeczywistości miała miejsce. Powódka, ani jej mąż, co wprost wynika z materiału zebranego w sprawie, takiej szczegółowej diagnozy nie zlecili, a przez to nie sposób uznać, iż wada ta została wykazana. Wprawdzie strona powodowa wnioskuje o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego m.in. na okoliczność istnienia i charakteru wad pojazdu, to wyjaśnienia wymaga jedna istotna kwestia. Mianowicie, w dacie sprzedaży, zarówno pozwany, jak i powódka i jej mąż nie mieli świadomości, że samochód marki T. w ogóle jest wyposażony w boczne poduszki powietrzne. Element ten nie został wymieniony, jako wyposażenie auta (w przeciwieństwie do czołowych poduszek kierowcy i pasażera), co prowadzi do wniosku, że nie obejmowała go także ustalona cena. Boczne poduszki powietrzne stanowią zatem wartość dodaną. Nie budzi przy tym wątpliwości, że takie dodatkowe zabezpieczenie podwyższa wartość pojazdu. Z powyższych względów Sąd uznał, iż ewentualna niesprawność poduszki bocznej pasażera, nie może stanowić podstawy do złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy. Co oczywiste, wada ta, gdyby rzeczywiście istniała, nie uniemożliwia eksploatacji pojazdu, sama z siebie nie skutkuje niebezpieczeństwem dla użytkowników, a jedynie tym, że w razie zdarzenia boczna poduszka pasażera może

nie zadziałać prawidłowo. Rzecz jednak w tym, że decydując się na zakup pojazdu powódka/jej mąż nie liczyli na to, że boczna poduszka powietrzna pasażera będzie sprawna, skoro nie mieli w ogóle świadomości odnośnie wyposażenia w nią pojazdu.

Podsumowując tę część rozważań Sąd doszedł do wniosku, że pierwsza przyczyna odstąpienia od umowy, tj. zapalenie się pomarańczowej kontrolki silnika, nie mogła stanowić podstawy do złożenia przez powódkę skutecznego oświadczenia w tym przedmiocie.

O czym była mowa, B. S. powołała się na jeszcze jedną wadę w postaci zaawansowanej korozji podwozia pojazdu. Już w tym miejscu wyraźnego zaznaczenia wymaga, że mowa tu nie o wadzie w postaci wynikającej z dokumentacji fotograficznej na k. 203-210, a więc stwierdzonej w sierpniu 2018 roku, a w kształcie wynikającym z pism powódki. Brak jest bowiem dowodów na to, że ognisko korozji ukazane na przywołanej dokumentacji istniało już w marcu 2018 roku i zostało spostrzeżone przez stronę kupującą. Powyższemu wprost zaprzeczyli pozwany i jego małżonka, a strona powodowa nie przedstawiła żadnego dowodu, który pozwoliłby na przyjęcie twierdzenia przeciwnego. Co istotne, ani powódka, ani jej mąż, nie podnoszą w swoich relacjach, że naocznie zapoznali się ze stanem podwozia po nabyciu pojazdu i stwierdzili tak rozległą korozję. Analiza ich depozycji wskazuje, że o korozji powzięli wiedzę w dniu 15 marca 2018 roku, kiedy to pojazd został poddany pierwszej diagnozie. Jak wyjaśnił D. S. (1), stwierdzono wówczas, „że przewód hamulcowy od lewego tylnego koła jest zardzewiała i wymaga wymiany (...), że silnie skorodowany jest też przewód, który łączy wlew paliwa ze zbiornikiem paliwa. Zauważyliśmy też, że płyta podłogowa przy zbiorniku paliwa i przy tylnej belce zawieszenia jest bardzo zardzewiała” (k. 187). Powódka wyjaśniła z kolei, że „diagnosta powiedział mu (tj. mężowi) że przewody hamulcowe metalowe są mocno skorodowane i mogą strzelić i przewód do baku jest silnie skorodowany” (k. 304). Również w piśmie z dnia 7 kwietnia 2018 roku (k. 69) mowa jest wyłącznie o skorodowanym przewodzie hamulcowym na połączeniu przewodu metalowego z gumowym, w tylnej lewej stronie pojazdu. Zarzuty w odniesieniu do korozji sprowadzały się zatem do dwóch przewodów (hamulcowego i paliwowego) oraz płyty podłogowej w okolicach zbiornika paliwa i tylnej belki zawieszenia, przy czym brak jest dokumentacji zdjęciowej, która by pozwoliła ocenić stopień skorodowania elementów wg stanu na marzec 2018 roku. Nawet gdyby hipotetycznie założyć, że w odniesieniu do w/w elementów stan ten był zbliżony do tego, który wystąpił niemal pół roku później, to i tak zdaniem Sądu, nie mógłby on być postrzegany, jako wykraczający poza ramy normalnego, eksploatacyjnego zużycia. O czym była już mowa, powódka zakupiła 10 letnią T., a więc samochód, który z jednej strony jest postrzegany jako niezawodny, z drugiej zaś jako mający problemy z korozją. Doskonale zobrazował to R. W. (1) stwierdzając „T. jak każda inna, miała naloty jak w każdym innym egzemplarzu (...), sam jestem właścicielem T. i wiem jak to jest. Naloty korozji są standardowe w T. na układzie wydechowym, na tarczach kotwicznych” (k. 235v.-236). Świadek odniósł się ponadto do pozostałych ognisk korozji ujętych w dokumentacji fotograficznej na k. 203-210, podkreślając, że są one typowym objawem, zwłaszcza w przypadku 10-letniego samochodu. W tożsamy sposób wypowiedział się S. S. i T. J.. Osoby te zgodnie podały również, że sporna korozja nie nosi cech perforacji, co wyklucza uznanie ją za istotną. Przypomnienia wymaga, że T. J. dokonywał okresowego przeglądu technicznego przedmiotowego auta, niecałe 2 miesiące przed jego sprzedażą i nie stwierdził wówczas, aby występujące w nim ogniska korozji eliminowały go z ruchu drogowego. W ocenie świadka korozja przewodów hamulcowych „to normalne następstwo eksploatacji 10-letniej, zwłaszcza z tyłu pojazdu” (k. 238). Świadek ten dodał „jeśli stwierdziłbym, że korozja jest postępująca, to wynik badania technicznego na pewno byłby negatywny. Na dzień badania auto zostało dopuszczone do ruchu. Stan przewodów w dacie badania nie był istotną usterką” (k. 238). Relacja ta jest o tyle istotna, że T. J. jest osobą obcą dla pozwanego, a jednocześnie – jako posiadającą uprawnienia diagnosty – odpowiedzialną za dopuszczanie pojazdów do ruchu. Dlatego też brak jest przesłanek do przyjęcia (jak również nie dostarcza ich strona powoda), że świadek ten ryzykując odpowiedzialność karną dopuściłby do ruchu pojazd, którego stan techniczny zagrażałby bezpieczeństwu w tymże ruchu. Nie budzi przy tym wątpliwości, że właściwie każde auto z biegiem lat jest narażone na naloty korozji zwłaszcza w obrębie podwozia, które siłą rzeczy jest najbardziej wystawione na zużycie. W ocenie Sądu skoro mąż powódki dostrzegł korozję na progach pojazdu, to tym bardziej musiał liczyć się z tym, że występuje ona także w obrębie podwozia. Co istotne, w zakresie ujętym pismami powódki korozja ta dotyczy głównie przewodów hamulcowego/paliwa, a więc elementów łatwo wymienialnych, tanich, których zużycie należy postrzegać w kategoriach eksploatacyjnego. Oczywiście jest również, że ewentualne zabezpieczenie antykorozyjne

nie jest obowiązkiem posiadacza pojazdu, stąd też mąż powódki nie miał prawa domagać się pokrycia kosztów tej usługi od pozwanego. Reasumując Sąd uznał, że stan podwozia przedmiotowego pojazdu, z uwagi na jego markę (T.) oraz wiek (10 lat) stanowił normalny przejaw zużycia eksploatacyjnego. Podwozie nie nosiło cech perforacji, a pojazd spełniał wszelkie normy dopuszczenia go do ruchu. Powtórzenia wymaga, że w aktach sprawy brak jest najmniejszego dowodu na to, że samochód w dacie sprzedaży był po zalaniu. Jak również wyjaśniono, nie można przyjąć, iż korozja ujawniona w sierpniu 2018 roku, istniała również w marcu 2018 roku. Są to wyłącznie spekulacje strony powodowej, które nie znajdują żadnego uzasadnienia. Powódka zakupiła pojazd używany, 10-letni, o blisko stutysięcznym przebiegu, co musiało przekładać się na jego zużycie, a co za tym idzie B. S. musiała liczyć się z koniecznością poniesienia pewnych dodatkowych wydatków. Kupujący decydując się na auto używane winien mieć na uwadze, że może być awaryjne i w jego użytkowaniu mogą pojawić się pewne problemy, inaczej niż przy zakupie auta nowego. W niniejszej sprawie powódka nie zdołała wykazać (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), że nabyty przez nią pojazd posiadał wady znacznie przekraczające pojęcie normalnego użytkowania rzeczy ruchomej. Zgodnie z treścią art. 559 k.c. sprzedawca jest odpowiedzialny z tytułu rękojmi za wady fizyczne, które istniały w chwili przejścia niebezpieczeństwa na kupującego lub wynikły z przyczyny tkwiącej w rzeczy sprzedanej w tej samej chwili. I te przesłanki uznać należy za niespełnione na gruncie niniejszej sprawy.

Mając powyższe na uwadze Sąd oddalił powództwo w całości.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu o art. 98 k.p.c. Strona pozwana wygrała proces w całości, dlatego też była uprawniona do żądania zwrotu kosztów procesu w pełnej wysokości.

Koszty poniesione przez pozwanego wyniosły łącznie 3.617 zł i obejmowały: opłatę skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł oraz koszty zastępstwa pełnomocnika w kwocie 3.600 zł – § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Mając na uwadze powyższe należało zasądzić od powódki na rzecz pozwanego kwotę 3.617 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ponadto, Sąd nakazał zwrócić na rzecz powódki ze środków Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi kwotę 500 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.