

Sygn. akt I AGa 90/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 marca 2020 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu, I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący:	sędzia Bogdan Wysocki
	sędzia Ewa Staniszevska sędzia Jerzy Geisler /spr./
Protokolant:	starszy sekretarz sądowy Kinga Kwiatkowska

po rozpoznaniu w dniu 12 marca 2020 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w P.**

przeciwko: 1. (...) **spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P.,**

2. (...) spółka jawna z siedzibą w W.

(wcześniej pod firmą (...) - Centrum (...) spółka jawna)

3. S. (...) a.s. z siedzibą w M. B. (Czechy)

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu

z dnia 28 listopada 2018 r., sygn. akt IX GC 419/18

I. **apelację oddala,**

II. **zasądza od powoda na rzecz każdego z pozwanych kwotę po 4.050 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.**

Ewa Staniszevska Bogdan Wysocki Jerzy Geisler

I AGa 90/19

UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym do Sądu Rejonowego Poznań – Stare Miasto w P. w dniu 21 marca 2016r. (data złożenia w biurze podawczym Sądu- k. 2) powódka (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. wniosła o zasądzenie od pozwanych in solidum (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. oraz (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W., kwoty 10.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 10 grudnia 2015r. do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu powódka wyjaśniła, że w dniu 26 marca 2014 r. kupiła pojazd S. (...) model (...)z silnikiem diesla o pojemności 2.0, model EA 189. Ten silnik miał spełniać normę środowiskową EURO 5. Powódka wskazała na normę euro 5 wprowadzoną Rozporządzeniem nr 2007/715/EC[13]. Nabywany pojazd miał posiadać silnik o mocy 170 KM, a jednocześnie przestrzegać wymaganych norm emisji spalin, co okazało się nieprawdą. W październiku 2015 roku powódka powzięła wiedzę, że w pojeździe zainstalowane jest oprogramowanie optymalizujące emisję tlenków azotu, które fałszuje dane i wprowadza w błąd co do faktycznej ilości emitowanych substancji szkodliwych w ten sposób, że dopiero po podłączeniu aparatury badającej emisję podaje wyniki takie, jak zapewnia producent, a w rzeczywistości normy te są przekroczone kilkukrotnie. W pozostałym okresie pracy silnika, a więc w warunkach normalnej eksploatacji, kiedy pojazd nie jest podłączony do aparatury badającej, silnik pojazdu przekracza dopuszczalne normy. Wadą miałyby być dotknięte silniki diesla z grupy V. typu EA 189. W piśmie z dnia 9 października 2015r. pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. miał utwierdzić powódkę o wadliwości silnika w zakupionym pojeździe. Zwrócono uwagę na konieczność utworzenia nowej wersji oprogramowania, co miałyby być przyznaniem wadliwości przez pozwaną (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P.. Jako podstawę prawną odpowiedzialności pozwanej (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. powódka wskazała art. 449⁵ § 2 k.c. w zw. z art. 449¹ § 1 k.c. Podniosła, że pozwany (...) sp. z o.o. wprowadził pojazd na rynek w ramach prowadzonej przez siebie działalności, jednakże bezpośrednią przyczyną wadliwości były czynności podjęte przez producenta na etapie wytwarzania pojazdu, tj. zainstalowanie silnika niespełniającego dozwolonych norm emisji szkodliwych substancji oraz zainstalowanie oprogramowania pozwalającego fałszować wyniki. Za powyższe importer samochodu ponosi odpowiedzialność solidarną z producentem.

W dalszej części uzasadnienia pozwu powódka wyjaśniła, że zakupiła pojazd od (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. jako nowy i niewadliwy. Kupiony pojazd jest jednak dotknięty wadliwością, która ma dwojaką postać i polega na emitowaniu przez silnik niedozwolonej ilości tlenków azotu oraz na posiadaniu oprogramowania fałszującego faktycznie emitowaną ilość szkodliwych substancji podczas normalnej eksploatacji.

Strona powodowa przekonywała, że odpowiedzialność za stan pojazdu w chwili sprzedaży, a zatem i za niższą wartość pojazdu odpowiada zarówno sprzedawca, jak i importer. Ich odpowiedzialność ma charakter odpowiedzialności in solidum, tj. każdy odpowiada z innej podstawy prawnej. Pojazd pozwanej różni się od jego obrazu prezentowanego publicznie. Pojazd nie zostałby dopuszczony do użytku, gdyby okazało się, że dopuszczalne normy nie są spełniane. Po zakupie okazało się, że gdyby silnik miał emitować ilość spalin zgodną z dopuszczalnymi normami, działałoby się to kosztem spalania większej ilości paliwa lub obniżenia mocy silnika w stosunku do tej, o której mowa w danych technicznych pojazdu. Wprowadzenie pojazdu do obrotu spowodowało narażenie powódki na szkodę. Jak wskazała powódka szkodą w tym przypadku jest uszczerbek majątkowy stanowiący różnicę pomiędzy tym, co powodowa spółka zamówiła i oczekiwała, a tym co faktycznie otrzymała, a więc między stanem majątku poszkodowanego, jaki istnieje wskutek zaistnienia wady, a stanem jaki istniałby, gdyby pojazd nie miał wady. Powódka argumentowała, że wystarczy nawet przeciętna wiedza z zakresu motoryzacji, aby skojarzyć, że S. (...) jest pojazdem z grupy V. dotkniętym problemem niespełniania norm emisji spalin, a takie pojazdy w powszechnym odbiorze są nieekologiczne. Kwota dochodzona pozwem to różnica w cenie pomiędzy pojazdem niewadliwym, jakiego dostarczenia mogła realnie oczekiwać powódka zgodnie z przedstawioną ofertą, a ceną pojazdu wadliwego, jaki otrzymała.

W odpowiedzi na pozew z dnia 7 września 2016r. (k. 46 – 61) pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. wniósł o oddalenie powództwa w całości, a także o zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew pozwany przyznał, że sprzedał pojazd S. (...) na rzecz pozwanego (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W.. Pozwany zarzucił, że powódka nie jest aktualnym właścicielem pojazdu. Zaprzeczył, by zainstalowane oprogramowanie fałszowało faktyczne wyniki spalania, by miało miejsce przekraczanie norm emisji spalin, wystąpienie różnic pomiędzy ofertą a dostarczonym pojazdem, brak spełnienia normy EURO 5, zmniejszenie mocy lub oszczędności silnika w celu sprostania normom, dotknięcie pojazdu wadą, niespełnianie przez pojazdy z grupy V. norm emisji spalin oraz, aby miało to negatywny wpływ na opinię o pojeździe, strat wizerunkowych powódki. Zaprzeczono również ponadprzeciętnej trosce powódki o środowisko naturalne. Pozwany podniósł, że dokumenty wymagane prawem dla dopuszczenia pojazdu do ruchu pozostają w mocy, nie zostały uchylone ani zmienione, a ponadto świadectwo homologacji jest dokumentem urzędowym, wobec czego na mocy art. 244 § 1 k.p.c. stanowi dowód tego, co w nim zaświadczone. Wartości graniczne emisji tlenków azotu to 235 mg/km, a nie 180 mg/km. Pozwany przyznał, że pojazd posiada oprogramowanie optymalizujące emisję tlenków azotu na stanowisku badawczym. Pozwany przekonywał, że poziomy emisji w normalnych warunkach użytkowania na drodze, które zazwyczaj są wyższe niż te uzyskiwane w laboratorium w przypadku każdego pojazdu, nie mają w tym przypadku znaczenia. Wszystkie pojazdy z silnikiem wysokoprężnym EA 189 są lub mają zostać poddane czynnościom serwisowym, co nie oznacza, że pojazdy te są wadliwe. Pozwany wywodził, że odpowiedzialność za produkt niebezpieczny obejmuje jedynie szkodę na mieniu, które nie obejmuje uszkodzenia samego produktu, ani też korzyści, jakie powódka mogłaby osiągnąć w związku z jego użytkowaniem. Pozwany podkreślił, że oprogramowanie nie jest przedmiotem materialnym, a jedynie takie są przedmiotem regulacji produktu niebezpiecznego. Co więcej pozwany przekonywał, że pojazd nie jest niebezpieczny. Powołując się na art. 568 § 1 k.c. w brzmieniu sprzed 25 grudnia 2014r., pozwany podniósł, że uprawnienia powódki wygasły w dniu 26 marca 2015r. Pozwany zwrócił także uwagę na okoliczność, że sam nie wiedział o istnieniu wady, wobec czego nie mógł jej zataić. Z uwagi na podjęte działania serwisowe powódka nie jest uprawniona do złożenia oświadczenia o obniżeniu ceny. Pozwany zarzucił niewykazanie winy, wobec czego brak jest przesłanek z art. 415 k.c.

W odpowiedzi na pozew (k. 262 – 267) z dnia 7 września 2016r. pozwana (...) – Handel – Centrum (...) – (...) spółka jawna z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości, a także o zasądzenie od powódki na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew pozwana podniosła, że sprzedany powódce pojazd był zgodny z treścią zawartej umowy, sprawny technicznie, wolny od wad fizycznych i prawnych. Ponadto pojazd posiada ważne świadectwo homologacji. Pozwana stwierdziła, że poziom emisji spalin został zaakceptowany przez (...). Zwróciła także uwagę na oprogramowanie optymalizujące emisję spalin. Pozwana zaprzeczyła, aby silnik posiadał oprogramowanie fałszujące ilość spalin oraz by miała wiedzę o oprogramowaniu optymalizującym ilość emisji spalin na stanowisku badawczym. Podkreślono, że powódka nie wykazała, by była właścicielem pojazdu. W ocenie pozwanej okoliczność wyposażenia pojazdu w oprogramowanie dotyczące określonych warunków nie stanowi wady pojazdu. Z tytułu rękojmi powódka miała miesięczny termin na zawiadomienie o wadzie, licząc od dnia jej wykrycia, natomiast po roku jej uprawnienia wygasły. Pozwana zaprzeczyła, aby informacje medialne o emisji spalin wpłynęły na wartość pojazdu, która w momencie sprzedaży i tak była wyższa od umówionej.

Powódka w piśmie procesowym z dnia 22 listopada 2016r. (k. 288 – 291v) podtrzymała w całości żądanie pozwu, nadto wniosła o wezwanie na podstawie art. 194 k.p.c. do udziału w sprawie w charakterze pozwanego V. (...) z siedzibą w W..

W uzasadnieniu pisma powódka oświadczyła, że o jej prawie własności do przedmiotowego pojazdu świadczy załączona do pozwu faktura, a w późniejszym czasie powódka tego samochodu nie zbywała. Powódka zwróciła uwagę, że jednym z warunków uzyskania świadectwa homologacji jest spełnianie przez pojazd norm emisji spalin. Pojazd powódki w momencie wprowadzenia do obrotu winien spełniać wymogi określone w normie Euro 5, tak się jednak nie działo, natomiast zainstalowane oprogramowanie załączane w trakcie badań technicznych jedynie w warunkach laboratoryjnych pozwalało na uzyskanie wyników mieszczących się w tej normie. Oprogramowanie to fałszuje rzeczywiste wartości szkodliwych substancji emitowanych w trakcie normalnej eksploatacji samochodu.

Zachodzi zatem wysokie prawdopodobieństwo, że przedmiotowe świadectwo homologacji może nie odpowiadać prawdzie.

Powódka wyraziła obawę, że usunięcie oprogramowania optymalizującego najprawdopodobniej spowoduje zmniejszenie osiągow oraz zwiększenie zużycia paliwa.

Powodowa spółka wyraziła przekonanie, iż okoliczność, że jest osobą prawną, a nie konsumentem nie stoi na przeszkodzie dla objęcia jej przepisami art. 449¹-449⁹ k.c., gdyż obejmują one każdego, kto znajdzie się w zasięgu oddziaływania produktu niebezpiecznego. Z ostrożności procesowej powódka podniosła, że w razie uznania, że pozwana (...) sp. z o.o. miałaby nie odpowiadać na podstawie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny, to winna ponosić odpowiedzialność za szkodę wywołaną czynem niedozwolonym, tj. z art. 415 k.c. Według powódki pozwana jako importer zgodnie z art. 422 kc ponosi współodpowiedzialność za szkodę wywołaną czynem niedozwolonym producenta w zw. z art. 422 k.c.

Odnosząc się do zarzutu przekroczenia terminów na zgłoszenie roszczenia z rękojmi, powódka stwierdziła, że o wadliwości nabytego pojazdu dowiedziała się dopiero z pisma pozwanej (...) Sp. z o.o. z 9.10.2015r. otrzymanego w listopadzie 2015r. Nadto sprzedawca zapewnił powódkę, że wady nie istnieją, zatem zgodnie z art. 564 kc utrata uprawnień z tytułu rękojmi nie nastąpiła.

W piśmie procesowym (k. 311 – 315) z dnia 5 stycznia 2017r. pozwana (...) sp. z o.o. stwierdziła, że nie jest importerem w rozumieniu art. 449⁵ § 2 k.c., a także, że przepisy o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny nie rozciągają ochrony na osoby prawne, pojazd powódki nie jest produktem niebezpiecznym, a obowiązek naprawienia szkody przewidziany w powołanych przepisach nie obejmuje uszkodzenia samego produktu. Odnosząc się do odpowiedzialności pozwanej (...) Handel Centrum (...) sp. j., pozwana (...) Sp. z o.o. wskazała, że pojazd nie jest dotknięty wadą, uprawnienia powódki z tytułu rękojmi wygasły w dniu 26 marca 2015r., nadto, że powódka nie była zapewniana o parametrach dotyczących normy emisji spalin.

Na rozprawie w dniu 6 września 2017r. (k. 376) powódka oświadczyła, że wniosek o wezwanie do udziału w sprawie V (...) z siedzibą w W. był nieprawidłowy oraz wniosła o zawiadomienie na podstawie art. 194 k.p.c. S (...) w M. B.. W konsekwencji Sąd oddalił wniosek o wezwanie do udziału w sprawie V (...) z siedzibą w W..

W odpowiedzi na pozew (k. 394 – 399) z dnia 5 marca 2018r., złożonej na rozprawie w tym dniu, pozwana spółka (...) a.s. z siedzibą w M. B. wniosła o oddalenie powództwa w całości, a także o zasądzenie kosztów procesu. W uzasadnieniu pozwana Š (...) a.s. zaprzeczyła, aby oprogramowanie silnika pojazdu powódki wprowadzało w błąd co ilości emitowanych zanieczyszczeń, a także, aby dążenie do ich spełnienia miało prowadzić od obniżenia osiągow i zwiększenia spalania. Ponadto pojazd spełnia normy emisji spalin. Stanowisko pozwanej było zgodne ze stanowiskiem pozwanej (...) sp. z o.o.

W piśmie (k. 436) złożonym na rozprawie w dniu 28 marca 2018r. powód rozszerzył powództwo do kwoty 76.000 zł.

Postanowieniem (k. 439) z dnia 28 marca 2018r. Sąd Rejonowy Poznań – Stare Miasto w P. przekazał sprawę Sądowi Okręgowemu w Poznaniu jako właściwemu miejscowo i rzeczowo do jej rozpoznania po rozszerzeniu powództwa.

Wyrokiem z dnia 28.11.2018 r. Sąd Okręgowy oddalił powództwo i rozstrzygnął o kosztach procesu. – k. 517 Ustalenia faktyczne i motywy prawne wyroku Sąd Okręgowy przedstawił w pisemnym uzasadnieniu na kartach 527-533.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powódka prowadzi działalność gospodarczą z zakresu produkcji urządzeń napromieniowujących, sprzętu elektromedycznego i elektroterapeutycznego.

okoliczność bezsporna, nadto dowód: odpis pełny z Krajowego Rejestru Sądowego dotyczący powódki – k. 21-23v;

Pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. prowadzi działalność gospodarczą z zakresu sprzedaży hurtowej i detalicznej samochodów osobowych i furgonetek.

okoliczność bezsporna, nadto dowód: informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dotycząca pozwanej (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. – k. 39-43;

Pozwana (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. prowadzi działalność gospodarczą z zakresu sprzedaży detalicznej pojazdów mechanicznych, a także ich naprawy i obsługi.

okoliczność bezsporna, nadto dowód: odpis pełny z Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 4 grudnia 2014r. dotyczący pozwanej (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. – k. 272-275v;

W dniu 17 grudnia 2013r. pojazd S. (...) otrzymał homologację typu WE Nr e11* (...)19 od organu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii ds. Homologacji (...).

dowód: tłumaczenie homologacji typu WE Nr e11* (...)19 – k. 63-71;

Pozwana Š. (...) a.s. z siedzibą w M. B. wyprodukowała pojazd S. (...) E. o numerze nadwozia (...).

okoliczność bezsporna

Pozwana Š. (...) a.s. z siedzibą w M. B. dostarczyła pojazd S. (...) E. o numerze nadwozia (...) pozwanej (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P..

dowód: tłumaczenie międzynarodowego listu przewozowego nr CZ (...) – k. 252-253;

Pojazd S. (...) E. o numerze nadwozia (...) był zgodny pod każdym względem z typem homologacji wydanej w dniu 17 grudnia 2013r. typu WE Nr e11* (...)19. Pojazd mógł i może być stale zarejestrowany w państwach członkowskich w prawostronnym ruchu drogowym i przy użyciu szybkościomierza w jednostkach metrycznych.

dowód: tłumaczenie certyfikatu zgodności WE – k. 246-250; świadectwo zgodnościowe z dnia 25 marca 2014r. – k. 276 – 277;

W dniu 26 marca 2014r. dealer samochodowy -pozwana (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. sprzedała powódce pojazd S. (...) E. o numerze nadwozia (...). Cena wynosiła 119.990,24 zł netto, tj. 147.588 zł brutto. Do transakcji doszło po tym, jak członek zarządu powódki M. T. wcześniej zamówił pojazd po jego skonfigurowaniu na stronie internetowej importera. Cena pojazdu, ani jego jakiegokolwiek szczególne cechy nie były przedmiotem negocjacji czy dopytywania się przez przedstawiciela powódki przed czy przy podpisywaniu dokumentów sprzedaży u dealera.

okoliczności bezsporne, nadto dowód: faktura VAT nr: FV/AN/158/14/312 z dnia 26 marca 2014r. – k. 8; zamówienie nr (...) /445/14/312 z dnia 5 marca 2014r. – k. 9 i 9v; protokół przekazania samochodu z dnia 28 marca 2014r. – k. 279; zeznania świadka M. J. (1)- k. 482v-483

We wrześniu 2015r. koncern V. ujawnił do powszechnej wiadomości zarzucanie mu manipulowanie poziomem emisji spalin podczas badań kontrolnych modeli marek V., A., S. i S. wyposażonych w silniki diesla typu EA 189. Zapowiedział jednocześnie przeprowadzenie akcji serwisowej mającej na celu odpowiednią zmianę zastosowanego oprogramowania.

okoliczność bezsporna

W związku z powyższym importer pojazdów koncernu V. na teren P. spółka (...) Sp. z o.o. w październik 2015r. wysłała do nabywców sprowadzonych przez siebie pojazdów pisemną zapowiedź przeprowadzenia działań serwisowych. Nadto doszło do uruchomienia przeglądarki internetowej umożliwiającej sprawdzenie po numerze VIN pojazdu, czy dane auto podlega akcji serwisowej.

okoliczność bezsporna, nadto zeznania świadka E. N. -k. 501-502

W ramach powyższej akcji pismem z dnia 9 października 2015r. pozwana (...) Sp. z o.o. poinformowała powódkę, że pojazdy zawierające silnik Diesel Euro 5 typu EA 189 o pojemności 1.2L, 1,6L i 2.0 L wymagają stworzenia nowego oprogramowania.

okoliczność bezsporna, nadto dowód: pismo pozwanej (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. z dnia 9 października 2015r. – k. 10;

Pismem z dnia 25 listopada 2015r. powódka w nawiązaniu do ww. pisma wezwała pozwaną (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. do obniżenia ceny sprzedaży o 20.000 zł z uwagi na niespełnianie przez zakupiony pojazd parametrów, o których istnieniu zapewniał sprzedawca i producent.

dowód: pismo powódki z dnia 25 listopada 2015r. – k. 11;

Pismem z dnia 4 grudnia 2015r. pozwana (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. odmówiła obniżenia ceny pojazdu.

dowód: pismo pozwanej (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W. – k. 12 i 12v;

Pismem z dnia 3 marca 2016r. powódka wezwała pozwaną (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. do zapłaty kwoty 20.000 zł tytułem odszkodowania za szkodę spowodowaną wadliwością nabytego pojazdu S. (...).

dowód: zgłoszenie wady wraz z wezwaniem do zapłaty tytułem odszkodowania z dnia 3 marca 2016r. wraz potwierdzeniem nadania – k. 13-14;

Pismem z dnia 10 marca 2016r. pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. poinformowała pełnomocnika powódki, że nie uznaje zgłoszone żądania odszkodowania za uzasadnione, a podjęte działania serwisowe powinny rozwiązać problem.

dowód: pismo pozwanej (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. z dnia 10 marca 2016r.- k. 15 i 15v;

Powyżej wskazane ujawnienie się zarzutów stawianych koncernowi V. i informacje o przeprowadzaniu przez ten koncern odpowiedniej akcji serwisowej nie wzbudzała szerokiego zainteresowania klientów tym zagadnieniem. W okresie pomiędzy październikiem 2015 roku a grudniem 2016 roku w związku z ujawnieniem we wrześniu 2015r. okoliczności związanych ze stosowaniem oprogramowania dotyczącego emisji spalin podczas badań kontrolnych modeli samochodów koncernu V. wyposażonych w silniki diesla typu ES 189 nie nastąpił dodatkowy zauważalny spadek wartości rynkowej pojazdów S. (...) E. 2.0 (...) 4x4.

dowód: opinia biegłego J. S. (1) nr (...) -13 z dnia 25 kwietnia 2017r. – k. 344-348; zeznania świadka M. J. (1) – k. 482v-483; zeznania świadka E. N. – k. 501-502;

Powodowa spółka nie wyraziła woli wzięcia udziału w ww. akcji serwisowej.

okoliczność bezsporna, nadto zeznania świadków M. J. (1) – k. 482v-483 i E. N. – k. 501-502

Powyższy stan faktyczny Sąd Okręgowy ustalił na podstawie bezspornych twierdzeń stron, dokumentów zebranych w toku postępowania, zeznań świadków M. J. (1) i E. N., a także opinii biegłego mgr inż. J. S. (1).

Zgodnie z art. 229 k.p.c. fakty przyznane nie wymagają dowodu, o ile przyznanie nie budzi wątpliwości. Natomiast według art. 230 k.p.c. Sąd może uznać za niezaprzeczone okoliczności, co do których strona się nie wypowiedziała.

Sąd uznał za podstawę do ustalania faktów w niniejszym procesie dokumenty zebrane w aktach. Dokumenty urzędowe stanowiły dowód tego, co zostało w nich urzędowo zaświadczone (art. 244 § 1 k.p.c.). Dokumenty prywatne stanowiły natomiast stosownie do treści 245 k.p.c. dowód tego, że osoby, które je podpisały złożyły oświadczenia zawarte w tych dokumentach.

Sąd dał wiarę **zeznaniom świadka M. J. (1) (k. 482v-483)** będącej kierownikiem ds. sprzedaży w pozwanej spółce (...) - Centrum (...) spółka jawna z siedzibą w W.. Na podstawie zeznań świadka Sąd ustalił, że członek zarządu powódki przyjechał do dealera jedynie w celu podpisania zamówienia, sfinalizowania transakcji kupna samochodu, którego cechy skonfigurował już wcześniej na stronie importera i w związku z czym miał już ustaloną cenę, co do której nie toczyły się negocjacje. Według świadka M. T. nie wyrażał wobec pozwanej spółki jawnej żadnych oczekiwań wobec szczególnych cech auta, które chciał zamówić. Ponadto M. J. (1) zeznawała, że temat emisji spalin przez samochody oferowane do sprzedaży nie był poruszany w rozmowie z przedstawicielem powódki, zresztą w ogóle w rozmowach z klientami, gdyż nie było to przedmiotem zainteresowania potencjalnych nabywców. Według M. J. pozwana spółka jawna jako sprzedawca o instalowaniu oprogramowania optymalizującego spaliny dowiedziała się „tak jak wszyscy”, w szczególności nie miała o tym żadnych wcześniejszych informacji od producenta, czy importera. Zgodnie z zeznaniami świadka bezpłatna dla klientów akcja serwisowa dotycząca rzeczonoego oprogramowania trwała odnośnie pojedynczego pojazdu około pół godziny, a klienci nie zgłaszali wobec pozwanej jakichś zastrzeżeń co do funkcjonowania samochodów po tej akcji. Jak zeznała świadek, ujawnienie kontrowersji wokół rzekomego zaniżania danych o produkowanych zanieczyszczeniach nie miało wpływu na poziom sprzedaży, a klienci o to nie pytali. Zeznania M. J. (1) pozostają zgodne z treścią zeznań świadka E. N., a także wnioskami opinii biegłego.

Sąd dał również wiarę **zeznaniom świadka E. N. (k. 501-502)** będącej kierownikiem marki S. w pozwanej spółce (...) - Centrum (...) spółka jawna z siedzibą w W., a wcześniej w 2014 roku będącej kierownikiem działu sprzedaży marki S.. Świadek zeznała, że ujawnienie kontrowersji wokół rzekomego zaniżania danych o produkowanych zanieczyszczeniach nie miało wpływu na poziom sprzedaży. Potencjalni klienci nie byli zainteresowani zagadnieniem oprogramowania dotyczącego wskazań emisji spalin. Zeznania te pozostają zgodne z wnioskami opinii biegłego, a także zeznaniami świadka M. J. (1). Ponadto świadek wskazała, że akcja serwisowa nie ma wpływała na wysokość ceny przy odkupie pojazdu od klientów przez pozwaną spółkę jawną.

W orzeczeniu wydanym w niniejszej sprawie w dniu 28 marca 2017r. Sąd postanowił o przeprowadzeniu dowodu z opinii biegłego za zakresu pojazdów mechanicznych na okoliczność ustalenia, czy nastąpił dodatkowy spadek wartości rynkowej samochodu S. (...) z silnikiem EA 189 o pojemności 1968 cm³ i mocy 170 KM, rok produkcji 2014, w związku z zainstalowaniem oprogramowania optymalizującego spalanie tlenków azotu i związaną z tym możliwością przekraczania norm środowiskowych Euro 5.

Sporządzenie opinii powierzono biegłemu mgr inż. J. S. (1). Biegły ten w wydanej ekspertyzie (k. 344-348) stwierdził, że od października 2015r. do grudnia 2016r. nie nastąpił dodatkowy zauważalny spadek wartości rynkowej pojazdów, który można by przypisać ujawnionej we wrześniu 2015r. przez koncern V. aferze związanej z manipulowaniem poziomem emisji spalin podczas badań kontrolnych w modelach wyposażonych w silnik diesla typu EA.

Powódka kwestionowała opinię (k. 356 i 356v), zarzucając, że rozstrzyga ona jedynie, czy nastąpił dodatkowy spadek pojazdów takich jak pojazd powódki, jednak nie obrazuje wpływu wady na pojazd powódki.

Sąd nie podzielił zarzutów w stosunku do opinii. Stwierdzić należy, że wprawdzie powódka we wnioskach pozwu (k. 2v) rzeczywiście domagała się przeprowadzenia w pierwszej kolejności dowodu z opinii instytutu naukowego z dziedziny badania poziomu emisji spalin, a dopiero w razie stwierdzenia obciążenia pojazdu powódki wadą polegającą na emitowaniu nadmiernej ilości spalin w stosunku do deklarowanej przez producenta i dozwolonej przepisami prawa, jednakże brzmienie tezy dowodowej postanowienia Sądu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego sądowego (k. 343) wynikało ze sposobu określania przez powódkę szkody stanowiącej podstawę roszczenia objętego powództwem w niniejszym postępowaniu. Powódka jednoznacznie bowiem twierdziła (k. 3v, k. 4), że jej szkodą jest uszczerbek majątkowy będący różnicą między tym, czego oczekiwała, a co faktycznie otrzymała, a więc stanem jej majątku istniejącym wskutek zaistnienia wady a stanem, jaki by istniał, gdyby pojazd nie miał wady. To sama powódka podnosiła, że „kwota dochodzona pozwem to różnica w cenie pomiędzy pojazdem niewadliwym, jakiego dostarczenia powódka mogła oczekiwać zgodnie z ofertą, a ceną pojazdu wadliwego, który otrzymała”. Dopuszczony przez Sąd dowód z opinii biegłego miał zatem na celu udzielić odpowiedzi na pytanie, czy- gdyby przyjąć, że rzeczywiście pojazd jest obciążony wadą polegającą na przekraczaniu norm emisji spalin- to czy w związku z taką wadliwością wartość samochodu powódki jest niższa niż wartość takiego samego pojazdu bez owej wady.

Zdaniem Sądu opinia biegłego J. S. (1) umożliwiła Sądowi dokonanie odpowiedniego ustalenia faktycznego w ww. zakresie. Należy podkreślić, iż w postępowaniu cywilnym dowód w postaci opinii biegłego podlega ocenie na równi z innymi dowodami, a strony są uprawnione do podważania mocy dowodowej opinii biegłych za pomocą wszystkich dostępnych i przewidzianych przez prawo środków dowodowych. Zgodnie z postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2000 roku (sygn. akt: I CKN 1170/98, OSNC 2001, nr 4, poz. 64) opinia biegłego podlega ocenie – przy zastosowaniu art. 233 § 1 kpc – na podstawie właściwych dla jej przedmiotu kryteriów zgodności z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, poziomu wiedzy biegłego, podstaw teoretycznych opinii, a także sposobu motywowania oraz stopnia stanowczości wyrażonych w niej wniosków (zob. także wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2002 roku (sygn. akt: V CKN 1354/00, LEX (...)).

Uwzględniając wyżej opisane kryteria oceny opinii biegłego, stwierdzić należy, iż sporządzona na potrzeby niniejszego postępowania pisemna ekspertyza biegłego sądowego była zdaniem Sądu przydatna w niniejszym postępowaniu. Opinia biegłego jest szczegółowa, zaprezentowane w niej ustalenia poparte zostały zrozumiałą analizą, a wnioski zostały przekonująco uzasadnione.

W konsekwencji powyższego, jak również uwzględniając argumenty dotyczące nieprzydatności dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie okoliczności objętych wnioskiem powódki o przeprowadzenie dowodu z opinii instytutu naukowego z dziedziny badania poziomu spalin- przedstawione w dalszej części niniejszego uzasadnienia- na rozprawie w dniu 6 września 2017r. Sąd oddalił wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii innego biegłego i Instytutu. Na rozprawie w dniu 14 listopada 2018 r. wnioski te zostały ponownie oddalone.

W świetle tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Pomiędzy stronami postępowania bezsporne pozostawało, że opisany w pozwie samochód marki S. (...) model I. C. z silnikiem diesla o pojemności 2.0L i numerem nadwozia (...) został wyprodukowany przez pozwaną czeską spółkę (...) as. oraz sprowadzony na teren Polski przez pozwaną (...) Sp. z o.o. Nie było również kwestionowane, że pojazd ten w dniu 26.3.2014r. został sprzedany powódce przez pozwanego dealera samochodowego- spółkę (...) sp.j.

Spór stron dotyczył legitymacji czynnej powódki, tj. czy jest ona aktualnym właścicielem rzeczowego samochodu, ale przede wszystkim koncentrował się na kwestii istnienia bądź braku wadliwości tego pojazdu, a w konsekwencji możliwości wywodzenia przez powódkę z owej wadliwości roszczeń o zapłatę.

Powódka wskazywała kilka alternatywnych podstaw dla swojego roszczenia. Żadna z tych podstaw nie pozwalała na uwzględnienie jej roszczenia w stosunku do któregośkolwiek z pozwanych podmiotów.

W pierwszej kolejności należało odnieść się do spornego zagadnienia legitymacji czynnej powódki. Zauważyć trzeba, że po podniesieniu przez pozwanych zarzutu niewykazania przez powódkę aktualności prawa swego własności przedmiotowego samochodu powódka kategorycznie stwierdziła, że jej prawo potwierdzają dokumenty, w szczególności zamówienia i faktura załączone do pozwu oraz oświadczyła, że pojazdu nigdy nie zbyła. Tej okoliczności pozwani już wyraźnie nie zaprzeczyli, zatem należało uznać, że jej nie kwestionują. W konsekwencji Sąd nie miał wątpliwości co do tego, że powódce przysługuje prawo własności wyżej opisanego samochodu.

Następnie stwierdzić należy, że pierwszą z podstaw ewentualnej odpowiedzialności pozwanych wymagającą rozważenia były **przepisy o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny, tj. art. 449¹ – 449¹⁰ k.c.** Powódka przede wszystkim na tych przepisach opierała roszczenie kierowane w niniejszym postępowaniu przeciwko pozwanym (...) Sp. z o.o. oraz (...) S. a.s.

W rozpoznanej sprawie przepisy te nie mogły jednak znaleźć zastosowania. Wynika to z wykładni powołanych przepisów, albowiem art. 449¹ § 1 k.c. wprawdzie stanowi o szkodzie wyrządzonej przez produkt niebezpieczny „kogośkolwiek”, jednakże art. 449² doprecyzowuje, że chodzi jedynie o rzecz przeznaczoną do osobistego użytku. Zawarte w tym przepisie pojęcie „kogośkolwiek” nie można odnosić do spółek prawa handlowego. Pogląd taki znajduje poparcie w nauce prawa. Trudno bowiem przyjąć – wobec ograniczenia odpowiedzialności za szkody na mieniu do przypadków, gdy rzecz zniszczona lub uszkodzona należy do rzeczy zwykle przeznaczonych do osobistego użytku i w taki sposób była wykorzystywana przez poszkodowanego – by normę tę można było zastosować do osób prawnych, a ponadto, by produkt niebezpieczny mógł wywołać takie uszczerbki niemajątkowe, które dałoby się odnieść do sfery majątkowej ochrony dóbr osobistych osób prawnych (por. Gnela Bogusława, Komentarz do art. 449¹ Kodeksu cywilnego (w:) Fras Mariusz (red.), Habdas Magdalena (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534), Opublikowano: WKP 2018, Lex 2018, (teza 8 komentarza) oraz Zbigniew Banaszczyk, Komentarz do art. 449¹ Kodeksu cywilnego (w:) K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. T. I. Komentarz. Art. 1–449¹⁰, Wyd. 9, Warszawa 2018, Legalis 2018, (pkt IV ppkt 3 Komentarza)).

Kolejną podstawą prawną wymagającą rozważenia była **odpowiedzialność na podstawie rękojmi sprzedawcy** uregulowana w art. 556 i nn. kodeksu cywilnego. Należy podkreślić, że jedynym podmiotem, jaki mógłby odpowiadać na podstawie przepisów o rękojmi była pozwana (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W., gdyż to jedynie tę pozwaną łączyła z powódką umowa sprzedaży.

Przepisy o rękojmi sprzedawcy za wady rzeczy w dużym stopniu zmieniły swoje brzmienie w 2014 roku w wyniku uchwalenia ustawy z dnia 30 maja 2014 . o prawach konsumenta (Dz.U.2014.827 z dnia 2014.06.24). Ten akt prawny (zgodnie z brzmieniem jego art. 55) wszedł w życie w ciągu sześciu miesięcy od jego ogłoszenia, tj. 25 grudnia 2014r. W art. 51 ustawy zmieniającej postanowiono, że do umów zawartych przed wejściem w życie tej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Przedmiotowa sprzedaż pojazdu nastąpiła 26 marca 2014 roku. W konsekwencji zastosowanie miały przepisy o rękojmi sprzedawcy za wady sprzedanej rzeczy w brzmieniu sprzed 25 grudnia 2014r.

Analiza powołanych przepisów w brzmieniu sprzed 25.12.2014r. prowadzi do wniosku, że ewentualne roszczenia powódki wobec pozwanej spółki jawnej nie mogłyby zostać uwzględnione już tylko ze względu na upływ terminu jednego roku od dnia wydania pojazdu powódce. Jak stanowił bowiem art. 568 §1 kc, uprawnienia z tytułu rękojmi za wady fizyczne wygasają po upływie roku, licząc od dnia, kiedy rzecz została kupującemu wydana. Pojazd został wydany pozwanej w dniu 28 marca 2014r. Roczny termin upłynął więc w dniu 28 marca 2015r. Powódka zgłosiła swoje roszczenia pozwanej dopiero w listopadzie 2015r., a więc po upływie roku.

Wprawdzie w § 2 art. 568 kc przewidziano, że upływ terminu rocznego nie wyłącza uprawnień z tytułu rękojmi, jeśli wadę zatajono w sposób podstępny, jednakże w materiale dowodowym sprawy brak jest jakichkolwiek podstaw do uznania, że miało miejsce podstępne zatajenie wady przez sprzedawcę przed powódką. Pozwana spółka jawna o

kontrowersjach związanych z oprogramowaniem silników i emisją spalin dowiedziała się w tym samym czasie i w taki sam sposób, jak opinia publiczna. Nie sposób więc przyjąć, że działała podstępnie.

Nawet jednak gdyby uznać inaczej (czego Sąd orzekający w niniejszej sprawie nie czyni), to i tak formułowane przez powódkę roszczenie z rękojmi o obniżenie ceny nie nadawałoby się do uwzględnienia. Nawet bowiem gdyby przyjąć, że istnieje „wada” w postaci emitowania przez przedmiotowy pojazd ilości spalin większej niż deklarowana i dozwolona przepisami prawa, to pomimo tego- biorąc pod uwagę aktualną ważność homologacji pojazdu, jak również wnioski opinii biegłego sądowego- brak jest podstaw do uznania, że powódka może domagać się obniżenia ceny. Jak stanowił art. 560§3 kc (w brzmieniu mającym zastosowanie w niniejszej sprawie), jeżeli kupujący żąda obniżenia ceny z powodu wady rzeczy sprzedanej, obniżenie powinno nastąpić w takim stosunku, w jakim wartość rzeczy wolnej od wad pozostaje do jej wartości obliczonej z uwzględnieniem istniejących wad. Z opinii biegłego J. S. wynika jednoznacznie, że informacje o manipulowaniu wskazaniem poziomu emisji spalin w żaden sposób nie wpłynęły na wartość samochodów takich jak pojazd powódki. W orzecznictwie podkreśla się, że brak możliwości lub znaczne trudności w ustaleniu stosunku, w jakim wartość rzeczy wolnej od wad pozostaje do wartości obliczonej z uwzględnieniem istniejących wad pozbawiają kupującego uprawnienia do żądania obniżenia ceny (tak SN w uchwale z dnia 21 marca 1977 r. (...)).

Nawet jeśli niedopuszczalna manipulacja poziomem emisji spalin w pojazdach produkowanych przez koncern V. miałaby mieć miejsce, to do chwili obecnej nie wpłynęło to na wartość rynkową tych pojazdów- nie doszło zatem do zmniejszenia wartości pojazdu powódki w związku z tą ewentualną manipulacją.

Zauważyć należy, że sposób sformułowania wniosku dowodowego o opinię instytutu naukowego świadczy o tym, że według powódki podstawą faktyczną roszczenia jest w istocie szkoda potencjalna, która dopiero może nastąpić. Szkoda taka z uwagi na swój abstrakcyjny charakter nie podlega w ogóle restytucji, chyba, że przedstawione zostaną jasne dowody potwierdzające pewność jej zaistnienia. Według powódki instytut naukowy powinien zbadać konkretny samochód powódki i ustalić, czy zmiany proponowane przez producenta nie wpłyną na parametry techniczne – a dopiero po takim ustaleniu będzie możliwe ustalenie ubytku wartości pojazdu. Jak wskazywała powódka (k. 356v), momentem, który zdaniem powódki może spowodować rynkowe załamanie cen pojazdów z silnikami zawierającymi wadliwe oprogramowanie optymalizujące będzie „zakończenie spraw sądowych, w których zostanie orzeczony rzeczywisty ubytek wartości”. Nie sposób jest zgodzić się ze stroną powodową, że to rolą postępowania sądowego jest dopiero wygenerowanie spadku wartości pojazdu powódki. Nie można wykluczyć, że w przyszłości wartość rynkowa przedmiotowego samochodu w związku z kwestiami dotyczącymi wpływu eliminacji rzeczonoego programowania spadnie, ale na obecną chwilę takie zjawisko rynkowe nie występuje –nie ma więc podstaw do obniżenia ceny ani zasądzenia odszkodowania za szkodę związaną z istnieniem wady.

Kolejną normą mogącą stanowić podstawę odpowiedzialności pozwanych był według powódki **art. 415 k.c., czyli reżim odpowiedzialności deliktowej**. W doktrynie przyjmuje się, że dla ustalenia odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. w zw. z art. 361 k.c. konieczne jest ustalenie bezprawnego zachowania/zaniechania, wina podmiotu, którego zachowanie/zaniechanie wyrządziło szkodę, wystąpienie szkody oraz adekwatny związek przyczynowy między zachowaniem sprawczym i naruszeniem dobra, z którego wynikła szkoda.

Należy mieć na uwadze, że żadna z tych przesłanek nie jest objęta domniemaniem, a ciężar ich udowodnienia spoczywa na tym, kto wywodzi z nich skutki prawne, a więc w niniejszym postępowaniu na powodowej spółce (tak: M. Raczkowski, Komentarz do art. 415 k.c. (w:) red. dr hab. Konrad Osajda, Kodeks cywilny. Komentarz, Rok 2018, Wydanie 20, Legalis 2018). Wszystkie opisane powyżej elementy muszą wystąpić kumulatywnie. Tym samym brak wykazania choćby jednego z nich uniemożliwia zasądzenia roszczenia na podstawie deliktowej.

W związku z powyższym ponownie stwierdzić trzeba, że z materiału dowodowego zgromadzonego w aktach sprawy, a w szczególności z opinii biegłego sądowego wynika, że wartość pojazdu powódki nie spadła w wyniku kontrowersji związanych z emisją zanieczyszczeń. Powódka nie poniosła zatem żadnej szkody. Wobec braku

wystąpienia szkody analizowanie pozostałych przesłanek odpowiedzialności deliktowej było bezprzedmiotowe, gdyż tylko łączne spełnienie wszystkich przesłanek pozwoliłoby na zasądzenie roszczenia.

Ostatnia normą mogącą stanowić podstawę odpowiedzialności pozwanych jest **art. 471 k.c. ustanawiający tzw. zasady odpowiedzialności kontraktowej**. Według tego przepisu dłużnik ponosi odpowiedzialność za nienależyte wykonanie zobowiązania. Przepis wyłącza jednak tą odpowiedzialność, jeżeli niewykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Stosunek zobowiązaniowy w niniejszej sprawie łączył jedynie powódkę oraz pozwaną (...) -Handel-Centrum (...) - (...) spółka jawna z siedzibą w W.. Powódka nie zawierała umów z pozostałymi pozwany. Dla wystąpienia odpowiedzialności na podstawie tego przepisu konieczne jest wystąpienie szkody. Jak to już omówiono powyżej, z materiału dowodowego sprawy wynika, że powódka nie poniosła szkody, gdyż jej pojazd nie stracił na wartości. Dodatkowo warto odnotować, że pozwana (...) -Handel-Centrum (...) -C. sp. j. działała z należytą starannością. Pojazd w momencie sprzedaży posiadał zarówno homologację typu WE Nr e11* (...) *19 od organu Zjednoczonego Królestwa ds. Homologacji (...), jak i świadectwo zgodnościowe WE. Wskazać należy, że świadectwa zgodności odnoszą się do procedury homologacji pojazdów. Homologacja to proces, w wyniku którego nowy typ pojazdu zostaje dopuszczony do ruchu. Władza homologacyjna, na podstawie pozytywnych wyników badań uprawnionej jednostki technicznej, wydaje świadectwo homologacji typu pojazdu, uprawniające do jego rejestracji. Świadectwo to jest potwierdzeniem spełnienia wymagań technicznych określonych w odpowiednich aktach prawnych. Zgodnie z ustawodawstwem Unii Europejskiej homologacja charakterystyki technicznej pojazdu silnikowego oznacza homologację typu WE lub homologację krajową. Homologacja typu WE jest procedurą ważną we wszystkich państwach członkowskich, w ramach której państwo członkowskie potwierdza, że dany typ pojazdu spełnia wszystkie obowiązujące europejskie standardy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Po uzyskaniu homologacji WE producent pojazdu wydaje świadectwo zgodności WE. Świadectwo to oznacza, że pojazd został wyprodukowany zgodnie z homologowanym typem pojazdu. Takie świadectwo musi być załączone do każdego nowego pojazdu poddanego homologacji typu WE.

Pozwana (...) -Handel-Centrum (...) -C. sp. j. sprzedała powódce pojazd posiadający odpowiednie świadectwo zgodnościowe, a przedmiotowa homologacja jest cały ważna.

Podsumowując powyższy wywód, roszczenie powódki nie mogło zostać uwzględnione na podstawie żadnej podstawy prawnej. W konsekwencji **w pkt 1 wyroku** oddalił powództwo w całości.

O kosztach procesu Sąd orzekł **w punkcie 2 wyroku** na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Roszczenie powódki okazało się całkowicie nieuzasadnione, wobec czego powinna ona ponieść wszelkie koszty postępowania. Każda z pozwanych była reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym. Wysokość wynagrodzenia radcy prawnego wynika odpowiednio z § 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015.1804 z dnia 2015.11.05) oraz z § 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U.2015.1800 z dnia 2015.11.05). Powództwo zostało wytoczone w dniu 21 marca 2016r., wobec czego zastosowanie miały rozporządzenia w brzmieniu sprzed 27 października 2016r. Powyższe wynika odpowiednio z § 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2016.1667 z dnia 2016.10.12) oraz z § 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U.2016.1668 z dnia 2016.10.12). Z powołanych przepisów w określonym czasowo brzmieniu wynika, że przy wartości przedmiotu sporu powyżej 5.000 zł do 10.000 zł stawka kosztów należnych z tytułu zastępstwa procesowego wynosi 2.400 zł. Podkreślić zarazem potrzeba, że przy ustalaniu stawki Sąd nie brał pod uwagę poziomu, do którego wartość przedmiotu sporu została rozszerzona przez stronę powodową, ponieważ ową zwiększoną wartość należy uwzględniać dopiero przy rozstrzygnięciu o kosztach zastępstwa procesowego w kolejnej instancji procesu (§19 powołanych rozporządzeń). Ponadto powódka powinna ponieść koszty opłat skarbowych od udzielonych przez pozwanych pełnomocnictw w kwocie po 17 zł.

Zgodnie natomiast z art. 113 ustęp 1 ustawy z 28.7.2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, w zw. z art. 98 § 1 k.p.c. Sąd **w pkt 3 wyroku** nakazał ściąganie na rzecz Skarbu Państwa (Sądu Okręgowego w Poznaniu) nieuiszczonej opłaty od rozszerzonego powództwa w kwocie 3.300 zł (5% x 66.000 zł).

Wyrok z dnia 28.11.2018 r. zaskarżył apelacją powód. Rozstrzygnięciu zarzucił nierozpoznanie istoty sprawy, naruszenie przepisów prawa procesowego i materialnego i wniósł i zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa ewentualnie o jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu wraz ze stosownym rozstrzygnięciem o kosztach procesu. – k. 545-556, 628-647

Wszyscy pozwani wnieśli o oddalenie apelacji w całości i zasądzenie na ich rzecz zwrotu kosztów postępowania za instancję odwoławczą. – k. 569-571, 573-581, 585-592

Sąd Apelacyjny zważył co następuje:

Apelacja powoda nie zasługiwała na uwzględnienie.

Pismem z dnia 26.08.2019 r. pozwany (...) spółka jawna z siedzibą w W. zawiadomiła o zmianie firmy spółki z dniem 30.07.2019 r. – k. 610-615

Zdecydowanie należy odrzucić zarzut nierozpoznania istoty sprawy. Nierozpoznanie istoty sprawy zachodzi wówczas, gdy sąd I instancji nie orzekł w ogóle merytorycznie o żądaniach stron, zaniechał zbadania materialnej podstawy żądania pozwu albo pominął merytoryczne zarzuty pozwanego. Z taką sytuacją nie mamy do czynienia w sprawie. Sąd Okręgowy dokonał merytorycznej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego z punktu widzenia czterech różnych podstaw odpowiedzialności pozwanych i przyjął, że żadna z nich nie uzasadniała przypisania któremukolwiek pozwanemu odpowiedzialności. Zupełnie niezrozumiałe są wywody skarżącego odwołujące się do „zastosowania przesłanki unicestwiającej powództwo w postaci przedawnienia”, albowiem Sąd I instancji instytucji przedawnienia nie zastosował.

Sąd Apelacyjny uznaje ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy za prawidłowe i przyjmuje je za własne. W pełni podziela też przedstawione wywody prawne, które doprowadziły do rozstrzygnięcia, z którym powód się nie zgadza.

W pierwszej kolejności rozważenia wymagają zarzuty naruszenia przepisów postępowania, gdyż dopiero prawidłowo ustalony i niekwestionowany stan faktyczny pozwala odnieść się do zarzutu naruszenia prawa materialnego.

Za chybione należy uznać zarzuty naruszenia przepisów prawa procesowego i to zarówno co do poczynionych ustaleń faktycznych, jak i pominięcia wniosków dowodowych zgłoszonych przez powoda.

W świetle zebranych dowodów jednoznacznie należy przyjąć, że samochód nabyty przez powoda miał wadę fizyczną, ale jak trafnie wywiódł Sąd Okręgowy okoliczność ta sama przez się nie rodziła jeszcze odpowiedzialności prawnej żadnego z pozwanych. Sąd Apelacyjny nie ma wątpliwości, że wadliwość pojazdu nabytego przez powoda w postaci niespełniania norm emisji spalin Euro 5, pomimo zapewnienia sprzedającego, że pojazd te normy spełnia, stanowiła wadę fizyczną.

Podkreślić trzeba, że po ujawnieniu faktu zainstalowania m.in. w silnikach EA 189 (w taki silnik jest wyposażone auto powoda) oprogramowania optymalizującego spalanie tlenków azotu i związanych z tym możliwością przekraczania norm środowiskowych Euro 5, producent auta przygotował rozwiązanie techniczne, które usuwały ujawnione nieprawidłowości. Zaproponowane rozwiązania zostały przedłożone organowi udzielającemu homologacji. Organ ten przeprowadził stosowne badania i uznał przedłożoną propozycję za właściwą. Zmiana oprogramowania sterującego parametrami jazdy umożliwiła osiągnięcie zgodności w zakresie urządzenia regulującego emisję spalin, zużycie paliwa, CO₂, poziomu hałasu jadącego pojazdu i mocy silnika. – k. 495-499 Wynika z tego, że zgłoszona i przebadana zmiana oprogramowania z jednej strony usunęła nieprawidłowości co do pomiaru emisji spalin, zaś z drugiej strony

pozwoili stwierdzić, że pozostałe parametry pracy silnika jak: zużycie paliwa i emisja CO₂, moc silnika i maksymalny moment obrotowy oraz emisja hałasu pozostały bez zmian na poziomie pierwotnie podawanym przez producenta. – k. 499 Zatem po wprowadzeniu zmian oprogramowania pojazd w pełni będzie odpowiadał warunkom wynikającym z pierwotnej homologacji. Nie ma żadnych racjonalnych przesłanek, aby kwestionować stanowisko (...) C., która udzielała homologacji na przedmiotowy model pojazdu.

Ogłoszona została akcja serwisowa. Zmiana oprogramowania wymagała około pół godziny pracy. Powód został o akcji serwisowej zawiadomiony, ale z możliwości jej przeprowadzenia nie skorzystał.

Powód domagał się odszkodowania upatrując szkody w różnicy wartości pomiędzy produktem pełnowartościowym a produktem dotkniętym wadą. – k. 4 – stanowisko w pozwie oraz k. 548v – stanowisko w apelacji.

Sąd Apelacyjny podziela kluczowe ustalenie Sądu Okręgowego, że powód w sprawie nie wykazał zaistnienia szkody, a więc, aby produkt pełnowartościowy (bez wady) miał wyższą wartość aniżeli produkt dotknięty wadą i odnosi się to zarówno do momentu, w którym samochód był kupowany (marzec 2014 r., kiedy nie był znany ani sprzedawcy ani kupującemu fakt zainstalowania wadliwego oprogramowania), jak i przez czas jego eksploatacji.

Słusznie Sąd Okręgowy przeprowadził na tę okoliczność dowód z opinii biegłego rzeczoznawcy z zakresu pojazdów mechanicznych. Z opinii tej wynika jednoznaczny wniosek, że fakt ujawnienia we wrześniu 2015 r. przez koncern V. afery związanej z manipulowaniem poziomem emisji spalin podczas badań kontrolnych w samochodach wyposażonych w silniki diesla typu EA 189 (w taki silnik jest wyposażone auto powoda) nie miało zauważalnego wpływu na spadek wartości rynkowych samochodów typu S. (...) E. 2.0 (...) 4x4. – k. 348

Siłą rzeczy brak stwierdzenia wpływu tej okoliczności na wartość rynkową tego modelu auta w ogólności musi się odnosić również do pojazdu powoda, chociaż ze stanowiska skarżącego wynika, że z tym wnioskiem się nie zgadza. W ocenie Sądu Apelacyjnego pogląd powoda jest zupełnie nieuzasadniony.

Bezspornym jest, że producent silników EA 189, w który jest wyposażony samochód powoda zainstalował zmanipulowane oprogramowanie w tysiącach silników. Po ujawnieniu tego faktu producent podjął działania, aby zmienić oprogramowanie na umożliwiające osiągnięcie zakładanych parametrów emisji spalin. Rozwiązanie to zostało przedstawione właściwemu organowi, który wcześniej udzielił homologacji. Organ ten po przeprowadzeniu stosownych badań uznał, że zaproponowane zmiany oprogramowania sterującego parametrami jazdy umożliwiają osiągnięcie zgodności w zakresie urządzenia regulującego emisję spalin, zużycie paliwa, CO₂, poziomu hałasu jadącego pojazdu i mocy silnika. – k. 495-499

Wdrożono akcję serwisową, informując o niej właścicieli pojazdów. Powód z tej możliwości nie skorzystał.

W świetle powyższych okoliczności, w ocenie Sądu Apelacyjnego, prowadzenie postępowania dowodowego w kierunku wnioskowanym przez powoda, aby badaniom poddać jego, konkretny pojazd jest całkowicie zbędne.

To, że w pojeździe powoda zostało zainstalowane nieprawidłowe oprogramowanie dotyczące emisji spalin jest bezsporne. Właściwy organ homologacyjny uznał zaproponowane przez producenta zmiany w oprogramowaniu za właściwe. Prowadzą one co do zasady do osiągnięcia zgodności w zakresie urządzenia regulującego emisję spalin, zużycie paliwa, CO₂, poziomu hałasu jadącego pojazdu i mocy silnika. – k. 495-499 Gdyby powód zdecydował się na udział w akcji serwisowej również w jego pojeździe zmiana oprogramowania doprowadziłaby do osiągnięcia zgodności w zakresie urządzenia regulującego emisję spalin, zużycie paliwa, CO₂, poziomu hałasu jadącego pojazdu i mocy silnika.

Stanowisko skarżącego, że nie wiadomo do jakich zmian w charakterystyce pojazdu doprowadziłaby zmiana oprogramowania przeprowadzonego w ramach akcji serwisowej jest oczywiście nieuzasadnione.

Przecież po to organ homologacyjny badał zaproponowane przez producenta zmiany w oprogramowaniu, aby producent w ramach akcji serwisowej doprowadził parametry działania silników w setkach tysięcy samochodów do poziomów zgodnych z pierwotnymi warunkami homologacyjnymi jeśli chodzi o emisję spalin, jednocześnie przy zachowaniu pozostałych parametrów takich jak zużycie paliwa, CO₂, poziom hałasu jadącego pojazdu czy moc silnika. Z treści pism (...) C. z 30.06.2016 r. wynika, że te wymogi zostały spełnione. Nie ma żadnych racjonalnych przesłanek, aby kwestionować wnioski wynikające z badań organu homologacyjnego.

W tych okolicznościach słusznie Sąd Okręgowy oddalił wniosek dowodowy powoda o przeprowadzenie dowodu z opinii instytutu naukowego. Prowadzenie tego dowodu na okoliczności wskazane przez powoda było zbędne.

Dlatego też i Sąd Apelacyjny oddalił wnioski dowodowe zgłoszone przez skarżącego w apelacji i piśmie procesowym z 3.03.2020 r. – k. 648v

Również w sposób właściwy zostały poczynione ustalenia co do braku szkody poniesionej przez powoda.

Oczywiście bezcelowe byłoby ustalanie jaka byłaby różnica w cenie pojazdu wadliwego i wolnego od wad w momencie zakupu. W chwili zakupu samochody z silnikami EA 189 (auta typu S. (...) E. 2.0 (...) 4x4) miały zainstalowane niewłaściwe oprogramowanie do badania emisji spalin, o czym sprzedawca nie wiedział, a cena za auto była ustalona tak jakby nie posiadał on wady.

Szkoda powoda mogłaby powstać jedynie wówczas, gdyby na skutek ujawnienia zainstalowania wadliwego oprogramowania rynek samochodów używanych zareagowałby w ten sposób, że spadek cen pojazdów z silnikami EA 189 z wadliwymi oprogramowaniami w momencie zakupu byłby większy aniżeli pojazdów bez tej wadliwości. Tymczasem z opinii biegłego wynika, że taka sytuacja nie miała miejsca.

Prawdopodobieństwo wystąpienia takiej reakcji w przyszłości, zwłaszcza wobec przeprowadzenia przez producenta akcji serwisowej, jest bliskie zeru.

Paradoksalnie, mimo iż istnienie wady fizycznej auta jest bezsporne, powód nie zdołał wykazać, że ta wada spowodowała zmniejszenie wartości lub użyteczności pojazdu powoda w jakikolwiek sposób.

Żądanie w tych okolicznościach zapłaty 76.000 zł odszkodowania, co stanowi 63% ceny netto i 51% ceny brutto auta z dnia jego zakupu nie zasługiwało w żadnej części na uwzględnienie.

Mając powyższe okoliczności na względzie Sąd Apelacyjny uznał zarzuty naruszenia przepisów prawa procesowego za niezasadne. Stan faktyczny został ustalony prawidłowo w oparciu o zaferowane przez strony dowody. Nie było potrzeby prowadzenia dalszych dowodów w sprawie.

W świetle tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy analizował zasadność roszczenia zgłoszonego przez powoda, wobec różnych pozwanych w oparciu o cztery podstawy odpowiedzialności:

- za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny – art. 449¹-449¹⁰ kc,
- na podstawie rękojmi sprzedawcy – art. 556 i następne kc,
- na podstawie odpowiedzialności kontraktowej – art. 471 kc,
- na podstawie odpowiedzialności deliktowej – art. 415 kc.

Zarzuty naruszenia prawa materialnego nie odnoszą się w żaden sposób do stwierdzenia braku podstaw odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez pojazd jako produkt niebezpieczny. Nie ma zatem potrzeby odnoszenia się do tego zagadnienia.

Zarzuty dotyczą naruszenia prawa materialnego związanego z trzema pozostałymi podstawami odpowiedzialności pozwanych. W ocenie Sądu Apelacyjnego podniesione zastrzeżenia nie zasługiwały na uwzględnienie.

Trafnie przyjął Sąd Okręgowy, że nie zaistniały przesłanki do przypisania odpowiedzialności sprzedawcy, tj. pozwanemu (...) spółka jawna z siedzibą w W., w ramach rękojmi.

Wobec stwierdzenia istnienia wady fizycznej w pojeździe nabytym przez powoda niezbędne jest dokonanie oceny zasadności zarzutu naruszenia art. 568 § 2 kc w brzmieniu obowiązującym do 25.12.2014 r. Zgodnie z art. 568 kc uprawnienia z tytułu rękojmi za wady fizyczne rzeczy ruchomej wygasają po upływie roku, licząc od dnia, kiedy rzecz została kupującemu wydana. Termin ten ma charakter terminu zawitego (prekluzji sądowej), co oznacza, że po jego upływie uprawnienia z rękojmi wygasają.

Nie ulega wątpliwości, że w niniejszej sprawie zaistniały okoliczności, w wyniku których doszło do wygaśnięcia uprawnień powoda z tytułu rękojmi za wady fizyczne. Nawet powód nie kwestionuje faktu, że sprzedaż auta miała miejsce w dniu 26.03.2014 r., jego wydanie nastąpiło 28.03.2014 r., a zgłoszenie roszczenia o obniżenie ceny sprzedaży nastąpiło w piśmie z dnia 25.11.2015 r., a więc po upływie roku (upłynął 28.03.2015 r.) od wydania auta.

Wbrew wywodom skarżącego termin wskazany w art. 568 § 1 kc, to termin zawity, a nie termin przedawnienia.

Oczywiście chybiony jest zarzut naruszenia art. 5 kc poprzez nieuwzględnienie wygaśnięcia roszczeń z rękojmi z powołaniem się na zasady współżycia społecznego. Art. 5 kc nie ma zastosowania w sytuacji wygaśnięcia roszczenia na skutek upływu terminu zawitego, jak w tym przypadku.

Trafnie wskazał Sąd Okręgowy, że jedynym przypadkiem w którym upływ terminu nie wyłącza wykonania uprawnień z tytułu rękojmi, to sytuacja gdy sprzedawca wadę podstępnie zataił. Sąd Apelacyjny w pełni podziela wywody Sądu Okręgowego, że w niniejszej sprawie powód nie wykazał, aby sprzedawca, tj. (...) spółka jawna z siedzibą w W., podstępnie zataił istnienie wady.

Podstęp jest definiowany jako umyślne działanie sprawcy, mające na celu skłonienie adresata do określonego zachowania (złożenia oświadczenia woli), w następstwie przedstawienia mu fałszywego wycinka rzeczywistości. Za podstępne zatajenie wady jest uważane zarówno takie umyślne działanie sprzedawcy, które ma na celu utrudnienie wykrycia wady przez kupującego jak ukrycie lub zamaskowanie wadliwości, jak również sytuacja w której sprzedawca, wiedząc o istnieniu wady, nie poinformował o niej kupującego.

W tym miejscu należy wskazać, że ten, kto zapewnia o właściwościach rzeczy, nie ma obowiązku najpierw jej zbadać w celu stwierdzenia, iż rzecz te właściwości rzeczywiście posiada. Dzieje się tak dlatego, że gdyby okazało się, że rzeczy brak opisywanych w umowie właściwości, to sprzedający może odpowiadać ex contractu, ale nie za to, że o cechach rzeczy się nie dowiedział, lecz za to, że sprzedał rzecz nie taką, jak przyrzekł sprzedać.

Konsekwentnie należy przyjąć, że nie jest możliwe uznanie, że doszło do podstępnego zatajenia wady, gdy sprzedawca o wadzie nie wiedział. Ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że sprzedawca auta o zainstalowaniu wadliwego oprogramowania badającego emisję spalin w silnikach EA 189 dowiedział się z komunikatów prasowych po ujawnieniu afery w roku 2015.

W niniejszym przypadku obojętne jest dla sprawy, kto z wyłączeniem sprzedawcy o wadzie wiedział. Z tytułu rękojmi odpowiada wyłącznie sprzedawca.

Nie budzi wątpliwości twierdzenie, że powód nie wykazał, że pozwany sprzedawca o wadzie wiedział, a tym bardziej aby jej istnienie podstępnie zataił.

W świetle powyższego za trafne należy uznać stanowisko Sądu Okręgowego co do tego, że uprawnienia powoda z tytułu rękojmi wygasły, a tym samym nie zasługiwały na uwzględnienie.

Trafnie przyjął Sąd Okręgowy brak podstaw do przypisania sprzedawcy odpowiedzialności kontraktowej na podstawie art. 471 kc. Warunkiem tej odpowiedzialności sprzedawcy jest zaistnienie szkody po stronie kupującego, a tej okoliczności, o czym była mowa wyżej, powód nie wykazał.

Z tego samego powodu (brak wykazania szkody przez powoda), brak było podstaw do przypisania odpowiedzialności któremukolwiek z pozwanych odpowiedzialności z czynu niedozwolonego z art. 415 kc.

Z powyższych przyczyn, na podstawie art. 385 kpc, Sąd Apelacyjny apelację powoda, jako niezasadną, oddalił.

O należnych pozwanym kosztach zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym orzeczono na podstawie przepisów art. 98 § 1 i 3 kpc oraz art. 108 § 1 kpc, przy uwzględnieniu przepisów § 10 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 2 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22.10.2015r w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz przepisów § 10 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 2 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22.10.2015r w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Ewa Staniszevska Bogdan Wysocki Jerzy Geisler