

ROMÂNIA

Curtea de Apel Timișoara

*Secția de insolvență, societăți, concurență neloială și litigii
decurgând din exploatarea unei întreprinderi*

Dosar nr. 2839/108/2021

cod operator: 2928

Decizia civilă nr.120 /A

Ședința publică din 14 martie 2025

Președinte: NICOLETA GHICIULESCU

Judecător: MAGDALENA DIETRICH

Grefier: ROXANA POPA - DIACONESCU

În pronunțare se află apelul declarat de apelanta - reclamantă Societatea Zamora Estate S.R.L., în contradictoriu cu intimatele - pârâte Societatea Auto Schunn S.R.L. și Societatea Premium Leasing S.R.L., împotriva sentinței civile nr. 368 din data de 11.06.2024, pronunțată de Tribunalul Arad în dosarul nr. 2839/108/2021, având ca obiect acțiune în anulare.

Mersul dezbaterilor și concluziile orale ale părților au fost consemnate în încheierea de ședință din data de 27.02.2025, care face parte integrantă din prezenta hotărâre când, având nevoie de timp pentru a delibera, potrivit dispozițiilor art. 396 alin. 1 C.pr.civ. s-a amânat pronunțarea pentru astăzi 14.03.2025.

CURTEA,

Deliberând asupra cererii de față, constată următoarele:

1. Procedura în fața primei instanțe.

La data de 30.09.2021, s-a înregistrat pe rolul Tribunalului Arad acțiunea civilă formulată de reclamanta Zamora Estate SRL Bușteni prin care a chemat în judecată pârătele Auto Schunn SRL Arad și Premium Leasing SRL București și a solicitat în principal anularea contractului de vânzare-cumpărare încheiat între pârâte având ca obiect autoturismul Mercedes Benz EQC 400 4MATIC pentru vicierea consimțământului prin dol; anularea parțială a Contractului de leasing operațional nr. LS 03372/24.03.2021 încheiat între reclamantă și pârâtă Premium Leasing SRL București cu privire la același autoturism, iar în subsidiar rezoluțiunea contractului de vânzare, repunerea părților în situația anterioară încheierii contractului, rezilierea parțială a Contractului de leasing operațional nr. LS 03372/24.03.2021 și în ambele situații obligarea pârâtei SC Auto Schunn SRL Arad la plata sumei de 15.611,76 euro+ TVA reprezentând sumele achitate până în prezent în temeiul Contractului de leasing operațional, precum și suma de 15.707,04 EURO reprezentând valoarea clauzei penale din Contractul de leasing, precum și obligarea pârâtei SC Auto Schunn SRL Arad la plata dobânzii legale aferente sumei de 15.611,76 EURO+ TVA precum și a sumei de 15.707,04 EURO începând cu data de 30.07.2021 și până la data plății integrale a acestor sume.

Tribunalul a pronunțat în cauză sentința civilă nr. 368 din data de 11.06.2024, prin care a respins acțiunea civilă formulată de reclamanta Zamora Estate SRL împotriva pârătelor Auto Schunn SRL și Premium Leasing SRL, în principal pentru anularea contractului de vânzare-cumpărare încheiat între pârâte având ca obiect autoturismul Mercedes Benz EQC 400 4MATIC pentru vicierea consimțământului prin dol; anularea parțială a Contractului de leasing operațional nr. LS 03372/24.03.2021 încheiat între reclamantă și pârâtă SC Premium Leasing SRL București cu privire la același autoturism, iar în subsidiar rezoluțiunea contractului de vânzare, repunerea părților în situația anterioară încheierii contractului, rezilierea parțială a Contractului de leasing operațional nr. LS 03372/24.03.2021 și pretenții.

Pentru a hotărî astfel, prima instanță a reținut că între Premium Leasing SRL, în calitate de locator, și Zamora Estate SRL, în calitate de utilizator, s-a încheiat Contractul de leasing

operațional nr. LS O 3372/24.03.2021 având ca obiect un autoturism Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC și un autoturism Volvo XC 602.0B4D.MHEV (filele 15-22).

La solicitarea utilizatorului Zamora Estate SRL, autoturismul Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC a fost achiziționat de către locatorul Premium Leasing SRL de la furnizorul SC Auto Schunn SRL, potrivit Contractului de vânzare nr. 2403/24.03.2021 fila 295- 297.

Prin contractul de leasing operațional, locatorul Premium Leasing SRL s-a obligat să transmită utilizatorului Zamora Estate SRL, pentru o perioadă de 48 luni, dreptul de folosință și posesia autoturismului Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC și s-a menționat că nu se transferă dreptul de dispoziție asupra bunului care aparține locatorului Premium Leasing SRL și care rămâne proprietarul bunului (art.2.1; art.5 și art.11).

Procesul verbal de predare – primire a autoturismului Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC a fost încheiat în data de 6.04.2021 între reprezentantul locatorului SC Premium Leasing SRL, reprezentantul utilizatorului Zamora Estate SRL și reprezentantul furnizorului SC Auto Schunn SRL Arad (fila 297 verso).

Astfel, operațiunea de leasing (materializată prin încheierea contractului de leasing operațional) a inclus și contractul de vânzare- cumpărare încheiat între furnizorul Auto Schunn SRL și locatorul SC Premium Leasing SRL.

Prin urmare, prin contractul de leasing operațional, locatorul Premium Leasing SRL a transmis drepturile dobândite din contractul de vânzare încheiat cu finanțatorul Auto Schunn SRL și astfel în favoarea utilizatorului Zamora Estate SRL este reglementată o acțiune directă față de furnizorul Auto Schunn SRL în privința reclamațiilor privind livrarea, calitatea bunului utilizat, asistența tehnică, serviciul necesar în perioada de garanție sau postgaranție (art.12.10).

În aplicarea acestei teme contractual, utilizatorul Zamora Estate SRL a notificat locatorul Premium Leasing SRL cu privire la autoturismul Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC din cauza lipsei calității privind autonomia reală de distanță care trebuie atinsă în considerarea căreia a încheiat contractul și i-a adus la cunoștință prin înscrisul nr.07-3045/28.07.2021 rezilierea parțială a Contractul de leasing operațional nr.LS 03372/ 24.03.2021 cu privire la acest autoturism (filele 72 -74).

Sub nr. 07-3047/28.07.2021 utilizatorul Zamora Estate SRL a notificat și finanțatorul Auto Schunn SRL cu privire la același aspect privind viciile ascunse ale autoturismului Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC.

Notificărilor transmise li s-a răspuns prin înscrisul nr. 3147/10.08.2021 întocmit de către finanțatorul Auto Schunn SRL (filele 31-32) și înscrisul nr. 569/22.09.2021 întocmit de către locatorul SC Premium Leasing SRL (filele 35- 37), iar ulterior s-a formulat acțiunea.

Prima instanță a reținut, cu privire la capătul de cerere principal privind anularea contractului de vânzare- cumpărare încheiat între finanțatorul Auto Schunn SRL și locatorul Premium Leasing SRL având ca obiect autoturismul indicat pentru vicierea consimțământului prin dol, că este neîntemeiat, potrivit următoarelor considerente:

Prin art. 1206 alin.1 Cod civil se enumeră viciile de consimțământ și reiese ideea că o alterare a voinței juridice pentru a fi viciu de consimțământ trebuie să se înscrie într-una din cele patru categorii.

Regimul juridic al dolului ca viciu de consimțământ este reglementat de prevederile art. 1214 – 1215 Cod civil și potrivit reglementării acesta are o structură duală, respectiv un element subiectiv și un element obiectiv.

Elementul subiectiv al dolului se concretizează în inducerea în eroare cu intenție a celuilalt cocontractant, iar elementul obiectiv este circumscris manoperelor frauduloase întrebuințate de una dintre părți pentru înșelarea celeilalte, manopere care constau în fapte comise, omise sau chiar tăcerea.

Pornind de la aceste minime considerații și de la prevederile art.1214 alin.4 Cod civil potrivit cărora „Dolul nu se presupune”, s-a reținut că proba dolului nu a fost făcută.

Din conținutul interogatoriului luat reclamantei Zamora Estate SRL de către pârâta Auto Schunn SRL a reieșit că, anterior încheierii contractului de leasing operațional a avut în posesie cu drept de utilizare în regim de drive test autoturismul Mercedes Benz EQC 400 4 MATIC și în perioada aceasta a efectuat de două ori drumul Bușteni-București – Bușteni; că, în această perioadă

a sesizat diferența între autonomia determinată în laborator conform standardelor WLTP și autonomia reală și a încunoștințat-o pe pârâta SC Auto Schunn SRL Arad care a invocat temperatura de afară ca motivație (filele 317- 320).

Expertiza tehnică auto efectuată de către domnul expert dr. inginer Dima Dragoș Sorin pe baza documentelor de la dosar și a autoturismului pus la dispoziție de către reclamanta Zamora Estate SRL în data de 6.07.2023 a reținut că, pe site-ul producătorului se regăsește chiar un calculator de autonomie de deplasare care poate seta parametrii de utilizare; că simularea efectuată pentru condițiile în care a fost testat autoturismul a furnizat în mare cam aceleași rezultate și în regim real de furnizare pot să apară abateri față de valorile standard certificate; valorile efective fiind influențate de o serie de factori individuali cum ar fi modul individual de conducere, condițiile de mediu și starea carosabilului (filele 404 – 426).

Concluzionând, având în vedere drive testul efectuat anterior încheierii contractului de leasing operațional, instanța a apreciat că reclamanta Zamora Estate SRL a avut posibilitatea să observe autonomia reală și corectă a autoturismului și în deplină cunoștință și-a manifestat dorința de contactare pentru utilizarea autoturismului și prin urmare, nu poate fi vorba despre inducerea sa în eroare prin manopere frauduloase.

Cum reclamanta Zamora Estate SRL nu a fost înșelată prin dol, s-a reținut că nu sunt incidente prevederile art. 1251 Cod civil în ceea ce privește contractul de vânzare și Contractul de leasing operațional.

Rezoluțiunea reprezintă o cauză de desființare a contractului și o cauză de încetare a contractului care poate fi inclusă în ipotezele prevăzute de art.1321 Cod civil la categoria „orice alte cauze prevăzute de lege” pentru încetarea contractului.

Având în vedere probatoriul administrat, prin reiterarea concluziei că, odată cu drive testul autoturismului, reclamanta Zamora Estate SRL avea posibilitatea să cunoască parametrii tehnici ai acestuia și să nu încheie contractul de leasing operațional s-a reținut că nu poate fi pronunțată nici rezoluțiunea judiciară a contractului de vânzare și nici rezilierea parțială a Contractul de leasing operațional pentru că nu s-a făcut dovada lipsei executării obligației esențiale sau caracteristice și în consecință nu pot fi aplicate prevederile art. 1554 Cod civil.

2. Apelul declarat de apelanta-reclamantă Societatea Zamora Estate SRL.

Împotriva sentinței primei instanțe a declarat apel apelanta-reclamantă Societatea Zamora Estate SRL, solicitând, în principal, anularea sentinței apelate și evocarea fondului, cu consecința admiterii cererii de chemare în judecată, așa cum a fost formulată, iar în subsidiar, schimbarea sentinței apelate, în sensul admiterii cererii de chemare în judecată, așa cum a fost formulată și explicitată; cu cheltuieli de judecată în ambele faze procesuale.

În susținerea apelului, arată că absența judecării fondului se referă inclusiv la omisiunea analizei aspectelor substanțiale ale dreptului dedus judecării de reclamant.

CEDO a reținut că, atunci când un argument ridicat de o parte este decisiv pentru rezultatul procedurii, acesta necesită un răspuns specific și explicit. CEDO a reținut că noțiunea de proces echitabil presupune ca o jurisdicție internă, chiar dacă motivează sumar hotărârea sa, să examineze chestiunile esențiale care au fost ridicate.

În acest sens, inexistența unui răspuns al primei instanțe la argumentele principale ale reclamantului echivalează cu neanalizarea fondului cauzei. În acest sens, susține că în analiza pretenției referitoare la anularea contractelor, prima instanță de judecată a reținut, ca elemente de fapt, efectuarea unui test drive și cunoașterea autonomiei rezultate ca urmare a efectuării acestui test drive, deși aceste două elemente de fapt au reprezentat doar premisele care au generat cadrul realizării manoperelor dolosive specifice dolului.

Astfel, așa cum rezultă din conținutul cererii de chemare în judecată, confirmat de mijloacele de probă administrate, fiind informată asupra autonomiei rezultate din efectuarea test drive, pârâta Auto Schunn SRL a înlăturat îndoielile avute de Zamora Estate SRL cu privire la autonomia rezultată din test drive.

În acest sens, pârâta Auto Schunn SRL a invocat o argumentație tehnică (potrivit căreia între autonomia autovehiculului și temperatura exterioară este un raport direct proporțional, creșterea temperaturii având drept consecință creșterea autonomiei și invers), iar, ca și consecință a

acestor argumente, coroborate și cu calitatea părâtei profesionist și reprezentant Mercedes Benz în domeniul vânzării de automobile, reclamanta a fost convinsă să încheie contractului de leasing.

Prin urmare, arată că manoperele dolosive cu care instanța de judecată a fost investită au fost reprezentate de actele părâtei, profesionist în domeniul vânzării de autoturisme, acte constând în utilizarea unor argumente tehnice care să susțină teza că autonomia autoturismului este de 490 Km, în vederea obținerii consimțământului reclamantei pentru încheierea contractului, după efectuarea test-drive.

Deși a reținut că reclamanta, sesizând diferența de autonomie, a informat-o pe părâta Auto Schunn SRL, „care a invocat temperatura de afară ca motivație”, prima instanță nu a făcut absolut nicio analiză a relevanței acestei afirmații, sub aspectul inducerii în eroare a reclamantei.

Sentința apelată analizează exclusiv circumstanțele care au fost cunoscute de reclamantă în urma test drive, fără să analizeze actele părâtei, Autoschunn SRL, acte care au denaturat ceea s-a constatat în timpul acestui test drive.

În plus, prin cererea de chemare în judecată, reclamanta a invocat și faptul că este nereală autonomia de care părâta s-a prevalat în cadrul discuțiilor și în cadrul formelor de publicitate utilizate, iar acest fapt se circumscrie minciunii, ca formă a dolului-viciu de consimțământ.

În acest sens, reclamanta susține că prima instanță de judecată nu a analizat în nicio manieră aceste susțineri ale reclamantei, întreaga motivare raportându-se la activitatea reclamantei anterioară manoperelor dolosive ale părâtei Auto Schunn SRL, respectiv la alte operațiuni decât cele invocate ca fiind manoperele dolosive.

În acest sens, susține că de vreme ce reclamanta a invocat manopere dolosive provenind de la părâtă sub două forme: prin discuțiile directe cu reprezentantul reclamantei și prin prezentarea unor broșuri privind calitățile autoturismului, este evident că prima instanță trebuia să analizeze ambele forme și să verifice susținerile reclamantei, raportat la probele administrate.

În privința cererii în rezoluțiune, cu privire la considerentele formulate de prima instanță, arată că sunt complet străine de pretenția formulată.

Reclamanta a solicitat rezoluțiunea contractului, invocând art. 1714 și art. 1710 alin. 1 lit. c) Cod civil.

Raționamentul primei instanțe de judecată este că solicitarea de rezoluțiune ar fi neîntemeiată pentru că neexecutarea obligației esențiale nu ar fi fost dovedită, iar neexecutarea obligației esențiale nu ar exista pentru că „reclamanta SC Zamora Estate SRL Bușteni avea posibilitatea să cunoască parametrii tehnici ai acestuia și să nu încheie contractul de leasing operațional...”

Deși verificarea jurisdicțională a executării unei obligații contractuale impune individualizarea obiectului obligației și analiza conduitei debitorului obligației în raport de obiectul obligației, prima instanță nu a realizat niciuna dintre aceste operațiuni juridice.

În schimb, arată că prima instanță se raportează la situația juridică a reclamantei Zamora Estate SRL pentru a concluziona că nu există o neexecutare din partea părâtei Auto Schunn SRL, cu toate că, potrivit art. 1226 Cod civil, obiectul obligației este prestația la care se angajează debitorul, prin urmare conduita debitorului este relevantă pentru a se stabili existența sau inexistența executării.

În acest sens, fiind invocată rezoluțiunea contractului de vânzare pentru lipsa calităților convenite, susține că prima instanță ar fi trebuit să constate existența sau inexistența executării obligației de a garanta calitățile convenite prevăzută de art. 1714 Cod civil printr-o analiză comparată a bunului convenit de părți prin contract raportat la bunul predat efectiv reclamantei.

În concluzie, arată că sentința apelată nu analizează actele dolosive pe care reclamanta le-a dedus judecării și este omisă total verificarea modalității de executare a obligației de a garanta calitățile convenite prevăzută de art. 1714 Cod civil, motiv pentru care nu au fost analizate aspectele esențiale al dreptului la anulare, respectiv ale dreptului la rezoluțiune, fiind astfel incidente prevederile art. 480 alin. 3 Cod procedură civilă.

În continuare, arată că deși art. 6 din Convenție nu reglementează aspecte privind aprecierea probelor, care revine instanțelor interne, totuși CEDO a arătat că o expertiză judiciară într-un domeniu care depășește cunoștințele judecătorului este susceptibilă să influențeze într-o

manieră preponderentă aprecierea faptelor și constituie un element probatoriu esențial [Mantovanelli c. Franța, nr. 21497/93, § 36].

De asemenea, deși recunoaște că revine în primul rând instanțelor interne dreptul să administreze și să aprecieze probele, CEDO arată că unul dintre componentele fundamentale ale ordinii publice europene este Statul de drept, a cărui existență este negată în cazul arbitrariului. În acest sens, arbitrariul instanțelor în ceea ce privește probele reprezintă o violare a dreptului la un proces echitabil, garantat de art. 6 CEDO [Ai-Dulimi et Montana Management Inc. c. Elveția [GC], 2016, § 145].

Or, deși în cauză au fost administrate probe esențiale, între care: proba cu expertiză tehnică auto, proba cu expertiză auto extra-judiciară, proba testimonială, proba cu interogatoriul, proba cu înscrisuri, între care esențial certificatul de conformitate, susține că prima instanță s-a limitat să redea (parțial și trunchiat) concluziile raportului de expertiză, fără să analizeze relevanța acestora sub aspect probatoriu, și să redea o singură întrebare din interogatoriul administrat, privind test-drive, care reprezintă oricum un fapt necontestat.

A invocat dispozițiile art. 264 Cod procedură civilă, susținând că instanța are obligația examinării tuturor probelor administrate, separat și împreună, și să concluzioneze, pe baza acestei analize, cu privire la existența sau inexistența faptelor invocate.

În acest sens, arată că sentința apelată nu procedează la asemenea analiză, pronunțând o hotărâre arbitrară și violând dreptul reclamantei la un proces echitabil.

În continuare, a susținut că în măsura în care considerentele hotărârii nu corespund în totalitate dispozitivului, sau când considerentele sunt contrare acestuia, s-a statuat prin dispozițiile art. 488 alin. (1) pct. 6 Cod procedură civilă că hotărârea nu are caracter legal, deoarece nu se poate distinge esența raționamentului judiciar, privită ca o componentă a procesului echitabil" (Decizia ICCJ- Secția a II-a Civilă nr. 973/04.05.2022).

Or, prima instanță a reținut că reclamanta a avut „posibilitatea să observe autonomia reală și corectă a autoturismului și în deplină cunoștință și-a manifestat dorința de contractare pentru utilizare autoturismului și prin urmare, nu poate fi vorba despre inducerea sa în eroare prin manopere frauduloase" și „posibilitatea să cunoască parametrii tehnici ai acestuia și să nu încheie contractul de leasing operațional". Prima instanță a concluzionat că nu există manopere dolosive și nici lipsa calităților convenite.

Astfel, susține că între cele două afirmații nu există însă o coeziune logică, de vreme ce instanța nu explică de ce existența posibilității de a cunoaște parametrii tehnici/autonomia reală ar înlătura, pe de o parte, existența unor manopere dolosive și, pe de altă parte, existența garanției pentru lipsa calităților convenite.

Manoperele dolosive trebuie analizate la momentul încheierii contractului și nu depind de ceea ce partea putea afla anterior, mai ales în ipoteza în care dolul vizează tocmai infirmarea informațiilor aflate anterior de parte.

Lipsa calităților convenite se verifică prin raportare la clauzele contractuale, indiferent de ceea ce părțile au discutat/descoperit anterior, mai ales în ipoteza în care vânzătorul este un profesionist.

În aceste condiții, dîneolo de faptul că instanța reține împrejurări neadevărate, susține că sentința apelată nu exprimă un raționament juridic coerent care să poată conduce la netemeinicia acțiunii formulate de reclamantă.

În interpretarea art. 1214 alin. 1 Cod civil, arată că sunt relevante considerentele doctrinei de drept civil, în care se arată că „mijloacele viclene pot consta nu numai în manevre (acte pozitive), ci și în simple minciuni sau chiar reticențe".

Prin urmare, noțiunea de „manopere frauduloase" prevăzută de art. 1214 alin. 1 Cod civil include manevrele (acțiunile făcute cu scopul de a înșela), minciuna (afirmațiile mincinoase) și reticențele (simpla abstențiune constând în fapta cuiva de tăcea, de a nu spune ceea ce se știe).

În prezenta cauză, așa cum rezultă din declarațiile martorului, pârâta Auto Schunn SRL a transmis succesiv reclamantei cumpărătoare, după efectuarea drive-test, că autovehiculul va atinge autonomia dorită, invocând în acest sens un argument tehnic conform căruia între autonomia autovehiculului și temperatura exterioară este un raport direct proporțional, creșterea temperaturii având drept consecință creșterea autonomiei și invers.

În condițiile în care aceste afirmații au fost făcute de un profesionist în domeniul vânzării de automobile, care se prelua de o argumentație tehnică în vederea obținerii consimțământului cumpărătorului, în privința căruia pârâta cunoștea că autonomia bunului vândut este esențială, rezultă că sunt îndeplinite condițiile prevăzute de art. 1214 alin. 1 Cod civil.

În privința minciunii, ca formă de a dolului, în doctrina de drept civil sunt analizate trăsăturile caracteristice ale acesteia, fiind reținut că: „se admite unanim că minciuna este constitutivă de dol, chiar dacă nu se sprijină pe nici un fel de artificiu (aranjament) exterior. În acest caz, ceea ce denotă intenția de a înșela este caracterul deliberat al minciunii. Este indiferent dacă afirmațiile sunt făcute în scris sau oral. Pentru a fi constitutivă de dol, minciuna trebuie să fie de o anumită gravitate. În materie comercială este uzuală laudarea mărfurilor de către comercianți prin publicitate, chiar și de o manieră mai exagerată. Avem aici de a face cu o formă de dol tolerat, cunoscută încă de pe vremea romanilor sub denumirea de *dolus bonus*, opus dolului reprehensibil cunoscut sub denumirea de *dolus malus*”.

În prezenta cauză, arată că pârâta Auto Schunn SRL a susținut categoric atât prin formele de publicitate promovate, cât și în cadrul discuțiilor purtate cu reclamanta faptul că autonomia autovehiculului ar fi de 490 km. Publicitatea în TV și prezentată pe paginile web ale Mercedes Benz anunțau o autonomie de 470-491 km.

Astfel, reclamanta susține că această împrejurare reprezintă o manoperă frauduloasă, sub forma minciunii constitutivă de dol, pentru că autonomia reală a autovehiculului este de 275 km, așa cum rezultă din conținutul raportului de expertiză.

Din corespondența și discuțiile dintre părți, atât înainte, cât și după încheierea contractului de vânzare, rezultă că reprezentanții pârâtei Auto Schunn SRL au continuat să susțină că autonomia reală a autovehiculului este 470-471 km.

Mai arată reclamanta că rezultă evident din corespondența dintre părți, complet ignorată de prima instanță, că pârâta Auto Schunn SRL a insistat să o convingă despre faptul că autonomia de 470-491 km este reală și că eventualele variații se datorează numai unor factori de mediu.

Or, în realitate, conform probelor administrate, susține că mașina nu poate atinge niciodată autonomia de 470-491 km, dovadă fiind tocmai modificarea informațiilor de pe pagina web Mercedes Benz România, care a înlocuit autonomia de 470-491 km cu una de 361-420 km.

În acest sens, susține că dolul săvârșit de pârâta Auto Schunn SRL constă în prezentarea informațiilor privind autonomia de 470-491 km, prin indicarea informațiilor inițiale de pe pagina web Mercedes Benz și prin invocarea certificatului de conformitate CE, care arată, la pct. 5.1., că raza de acțiune cu energie electrică în regim urban este de 460 km.

În aceste condiții, reclamanta a cumpărat autovehiculul, fiind indusă și menținută o perioadă în eroare cu privire la autonomia acestuia.

În concluzie, susține că soluția primei instanțe de judecată în sensul respingerii cererii în anulare este netemeinică și nelegală având în vedere că sunt îndeplinite cerințele legale pentru existența dolului.

În continuare, arată că din coroborarea prevederilor art. 1714 Cod civil raportat la art. 1710 alin. 1 lit. d) Cod civil, rezultă că rezoluțiunea contractului de vânzare poate interveni în situația în care „bunul vândut nu corespunde calităților convenite de către părți”.

Prin clauza contractuală nr. 2.1 din contractul de vânzare, părțile stipulează că bunul convenit de părți este cel identificat inclusiv prin documentele relativ la omologările individuale ale autovehiculului, iar certificatul de conformitate CE emis în legătură cu autovehiculul din prezenta cauză (vehicul identificat prin nr. de identificare W1K2938901F015914) arată, la pct. 5.1., că raza de acțiune cu energie electrică în regim urban este de 460 km.

Or, independent de discuțiile privind autonomia generate de drive-test efectuat de reclamantă, susține că este evident că, la momentul încheierii contractului de vânzare, părțile au convenit asupra unui autovehicul care să aibă o autonomie (urban) de 460 km și o autonomie (total) de 471 -490 km.

În plus, potrivit tuturor formelor de publicitate care promovează modelul de autovehicul din prezenta cauză, inclusiv potrivit susținerilor pârâtei, autonomia pe care o poate parcurge autovehiculul este de 490 Km.

Rezultă evident că, la data încheierii contractului de vânzare, părțile au convenit asupra autonomiei autovehiculului, situație care atrage evident răspunderea vânzătorului pentru lipsa acestei calități.

Mai arată că în data de 05.02.2024, expertul judiciar Dima Dragoș a depus raportul de expertiză prin care a arătat că: „pentru ca autovehiculul în cauză să parcurgă fără reîncărcare distanța de 470-490 Km ar trebui să înregistreze un consum de 17,02 -16,29 kWh/100km și să poată utiliza întreaga capacitate a bateriei până la 0%. Aceste consumuri presupun doar deplasări la o viteză medie de cea. 36km/h în coborârea unor pante așa cum se poate vedea din parcursul traseului Bușteni - Brașov. Totodată, în astfel de exploatare trebuie oprite toate sistemele auxiliare ale vehiculului, în condiții normale de exploatare, o autonomie de 470-491 km nu poate fi atinsă”.

În data de 08.04.2024, prin răspunsul la obiecțiunile reclamantei, expertul judiciar a precizat: „Din cele constatate cu ocazia testării vehiculului, am concluzionat că acesta se poate încadra într-un consum de 21,7 - 25,5 kWh/100 km, aceasta însemnând o autonomie de cca. 275-322 km (...). În schimb, este cert că la temperaturi foarte scăzute autonomia scade (...)”.

Conform raportului de expertiză așa cum a fost completat, autonomia autovehiculului din prezenta cauză este cuprinsă între 275 km-322 km, iar, în plus, este precizat de către expert că „este cert că la temperaturi foarte scăzute, autonomia scade”, precum și faptul că „în condiții normale de exploatare o autonomie de 470-491 Km nu poate fi atinsă”.

Prin urmare, susține că autonomia reală a autovehiculului este cu mult inferioară autonomiei prevăzute în certificatul de conformitate sau celei de care s-a prevalat pârâta Auto Schunn SRL, iar această situație se circumscrie situației premisă reglementate de art.1714 Cod civil.

În acest sens, arată că din coroborarea art. 1714 Cod civil cu art. 1710 Cod civil, dreptul la rezoluțiunea vânzării există atunci „când bunul vândut nu corespunde calităților convenite de către părți”, iar diferența de autonomie de aproximativ 200 km reprezintă o împrejurare de natură să conducă la concluzia că lucrul predat nu deține calitățile convenite de părți, așa cum rezultă din certificatul de conformitate și din raportul de expertiză, bunul mobil fiind impropriu pentru a fi folosit pentru destinația avută în vedere de părți la momentul încheierii contractului.

Astfel, arată că situația descrisă în paragraful anterior este similară ipotezelor în care se reține predarea neconformă: „astfel constituie o predare neconformă (...) predarea în cazul vânzării unui autovehicul de ocazie a unui autoturism cu un motor care nu corespundea mențiunilor din carte de identitate”.

În concluzie, arată că soluția primei instanțe de judecată de respingere a cererii în rezoluțiune este nelegală pentru că cerințele legale pentru a se dispune rezoluțiunea contractului de vânzare sunt îndeplinite.

În continuare, arată că prima instanță de judecată a reținut: „(...) reclamanta SC Zamora Estate SRL Bușteni a avut posibilitatea să observe autonomia reală și corectă a autoturismului și în deplină cunoștință și-a manifestat dorința de contractare”, rezultând faptul că, în opinia primei instanțe, reclamanta ar fi cunoscut că autovehiculul cumpărat are o autonomie de 275 km, anterior încheierii operațiunilor juridice.

Contrar art. 264 alin. 1 Cod procedură civilă, care impune ca obligația instanței de a examina fiecare probă administrată în parte, dar și toate probele administrate în ansamblul lor, concluzia instanței, în sensul cunoașterii de reclamantă a autonomiei de 275 km, este rezultatul lipsei oricărei analize a probelor administrate.

Prin urmare, concluzia instanței că reclamanta ar fi cunoscut că autovehiculul vândut are o autonomie de 275 km este evident falsă, din moment ce, după test drive, Auto Schunn SRL comunicat reclamantei cu argumente tehnice că autoturismul urmează să dobândească o autonomie este de 490 km, iar în contractul de vânzare, încheiat ulterior drive-test, se arată că autonomia este de 460 km.

Prin cererea introductivă, reclamanta a solicitat, între altele, ca în ambele situații (anulare/rezoluțiune), instanța să dispună:

- obligarea pârâtei Auto Schunn SRL, în calitate de furnizor, la plata sumei de 15.611,76 Eur + Tva, reprezentând sumele achitate până în prezent în temeiul Contractului de

leasing operațional, precum și suma de 15.707,04 EUR, reprezentând valoarea clauzei penale din Contractul de leasing, împreună reprezentând prejudiciul adus reclamantei;

- obligarea pârâtei Auto Schunn SRL la plata dobânzii legale aferente sumei de 15.611,76 EUR + TVA, precum și sumei de 15.707,04 EUR, începând cu data de 30.07.2021 și până la data plății integrale a acestor sume.

Conform art. 478 alin. 4 și alin. 5 Cod procedură civilă, „Părțile pot însă să explicitizeze pretențiile care au fost cuprinse implicit în cererile sau apărările adresate primei instanțe” și „Se vor putea cere, de asemenea, dobânzi, rate, venituri ajunse la termen și orice alte despăgubiri invitate după darea hotărârii primei instanțe (...)”.

Prin Decizia HP nr. 28/2015, ICCJ a arătat că „în privința posibilității recunoscute părții de a aduce astfel de lămuriri în calea de atac a apelului trebuie subliniat că ele vizează pretențiile virtuale, adică acelea a căror existență, chiar dacă nu și-au găsit o exprimare expresă în cererea dedusă judecării în primă instanță, putea fi dedusă din modul de formulare a pretenției principale (a cărei rezolvare integrală presupunea și rezolvarea unei pretenții virtuale sau implicite”.

De asemenea, ICCJ a arătat că „Așa cum s-a subliniat în doctrină, textul art. 478 alin. (4) din Codul de procedură civilă se justifică prin două funcții: corectarea sau precizarea formulărilor incorecte, incomprehensibile, ambigue ori insuficiente cu privire la pretenții; aducerea în atenția instanței a unor cereri secundare, care derivă virtualmente din cererea principală sau din apărările făcute în raport cu această cerere. Astfel se asigură, pe de o parte, rezolvarea integrală a litigiului și posibilitatea valorizării efective a drepturilor dobândite prin hotărâre, iar, pe de alta, plenitudinea devoluțiunii, fără a se ignora limitele acesteia”.

Or, după data introducerii acțiunii, societatea de leasing a facturat și reclamanta a achitat sume de bani, reprezentând rate și costuri de leasing, iar, prin acțiunea formulată, reclamanta a solicitat și repunerea părților în situația anterioară.

În probațiune, solicită încuviințarea administrării probei cu înscrisuri, precum și a oricăror alte probe utile cauzei.

3. *Întâmpinarea formulată de intimata-pârâtă Societatea Auto Schunn SRL.*

Intimata- pârâtă Societatea Auto Schunn SRL a formulat întâmpinare, prin care solicită respingerea ca nefondată a cererii de apel și menținerea dispozitivului sentinței civile nr. 368/2024, pronunțată de Tribunalul Arad.

În apărare, arată că apelanta susține că Tribunalul Arad, ca primă instanță, nu a judecat fondul. În acest sens, arată că este o susținere absolut falsă. Astfel, prima instanță a tranșat fondul ținând cont de cererea de chemare în judecată în principal (doi) și în subsidiar (lipsa calității convenite). Deși a administrat un vast probatoriu, încuviințând toate cererile în probațiune înaintate de apelantă, cu opoziția pârâtei, nu a rezultat din nici măcar o singură probă că agentul de vânzări al Auto Schunn a folosit în vreo circumstanță vreo manoperă dolosivă în vederea vicierii consimțământului administratorului Zamora Estate. În absolut nicio circumstanță angajații pârâtei nu prezintă caracteristicile tehnice ale unui autoturism în mod alterat față de caracteristicile tehnice asumate de producător. Prin urmare, susține că apelanta a cunoscut sau trebuia să cunoască caracteristicile tehnice ale autovehiculului din cauză, a primit șansa din partea pârâtei de a testa unul și același autovehicul pentru o perioadă de timp și distanță mai mult decât suficientă pentru a înțelege comportamentul pe drum și în folosință proprie a mașinii electrice din prezenta speță. De asemenea, subliniază că autonomia autoturismelor electrice este prezentată tuturor clienților în parametri asumați de producător, iar producătorul este obligat – prin respectarea legislației europene și naționale – să estimeze autonomia de deplasare în regim WLTP. Apelanta a beneficiat de 1000 kilometri în regim de drive-test cu autoturismul din cauză. A avut posibilitatea să se convingă folosind în mod direct bunul și fără nicio obligație ulterioară dacă bunul din cauză este sau nu satisfăcător pentru pretențiile/nevoile sale. A avut și exercitat dreptul de a fi informată despre caracteristicile tehnice ale bunului, după cum recunoaște în acțiune. Astfel, susține că în mod corect angajatul pârâtei l-a informat pe reprezentantul Zamora Estate că autoturismul nu are niciun fel de problemă, nici cu bateria ori de vreo altă natură și că autonomia de deplasare crește odată cu creșterea temperaturii ambientale, fiind cunoscut faptul că temperatura joasă afectează consumul de energie prin simplu fapt că autoturismul generează în mod suplimentar căldura necesară unei bune funcționări și confortului pasagerilor. Așa cum a evidențiat și în răspunsul la

notificarea transmisă de reclamant, niciodată pârâta - direct sau prin prepuși - nu și-a asumat caracteristici tehnice ori nu a oferit garanții suplimentare altele decât cele asumate sau oferite de producător. Calitățile și calitatea în general nu pot fi altele decât cele indicate de Mercedes Benz. Mai mult, în același răspuns a arătat apelantei definiția noțiunii de WLTP- Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure. Măsurătorile de laborator WLTP sunt obligatorii pentru toți producătorii de autovehicule de pe piața europeană din 2017, și nu reprezintă valori aplicabile, concrete, individualizate pentru fiecare șofer în parte. Mai multe pe www.wltpfacts.eu, site oficial al Uniunii Europene. Pentru a pune capăt oricărei interpretări asupra diferenței dintre performanțele unui autoturism în modul WLTP față de performanțele concrete, înregistrate după utilizare, citează de pe site-ul indicat mai sus. Astfel, "dat fiind faptul că vor continua să existe diferențe de la o țară la alta în ceea ce privește condițiile de comportament la volan, trafic și climă, va rămâne o diferență între parametri măsurați în condiții de laborator și lumea reală. Totuși, cum nu există o valoare reală unică, doar valorile obținute prin teste de laborator standardizate ne permit să comparăm în mod direct emisiile și consumul de carburant la modele diferite de autovehicule de la producători diferiți" - sublinierea îi aparține pârâtei.

Cu privire la expertiza tehnică efectuată în cauză, arată că aceasta este determinantă deoarece constată că autonomia WLTP poate fi atinsă și în realitate în cazul respectării unor parametri. Acești parametri - care fac posibilă atingerea gradului de autonomie WLTP - nu sunt desigur pe placul șoferilor, deoarece presupun condiționarea regimului de condus (viteză mică, consumatori opționali sistați etc). Concluzia expertizei - care până la urmă constituie și un fapt de notorietate generală, valabil și la autovehiculele cu motor cu combustie - este aceea că regimul de conducere, comportamentul în trafic, condițiile de climă și relief, respectiv toți factorii indicați în expertiză influențează consumul real de energie al mașinii, iar prin aceasta autonomia de deplasare concretă.

Cu privire la susținerea apelantei că nu au fost administrate și analizate probele, pârâta susține că instanța de fond a admis toate cererile în probațiune ale apelantei - înscrisuri, interogatoriu, proba testimonială, expertiză tehnică. Probele administrate au demonstrat însă că dreptatea este de partea pârâtei.

De asemenea, completarea în probațiune făcută de apelantă la 13.09.2024 nu reprezintă o completare propriu-zisă deoarece toate aceste înscrisuri au fost depuse pe fond și prima instanță a ținut cont de acestea când a pronunțat sentința apelată.

Cu privire la susținerea apelantei că nu există raționament juridic, arată că instanța de fond a analizat cererea introductivă a apelantei în principal și în subsidiar prin prisma argumentelor și probelor prezentate de părțile litigante, în limita normelor juridice incidente și procedând astfel a conchis că pârâta nu a viciat consimțământul apelantei prin dol, la fel cum apelantei nu i-a fost predat un bun lipsit de calitatea convenită. A subliniat și că prima instanță a fost în mod excesiv îngăduitoare cu situația de fapt a apelantului, care este o persoană juridică, nu o persoană fizică, iar până la urmă relațiile dintre părțile implicate sunt relații între profesioniști.

4. Hotărârea instanței de apel.

Examinând apelul declarat în cauză, Curtea constată că acesta este nefondat, urmând a-l respinge ca atare.

Apelanta afirmă că inexistența unui răspuns al primei instanțe la argumentele principale ale reclamantului echivalează cu neanalizarea fondului cauzei. Susține că, în analiza pretenției referitoare la anularea contractelor, prima instanță de judecată a reținut, ca elemente de fapt, efectuarea unui test drive și cunoașterea autonomiei rezultate ca urmare a efectuării acestui test drive, deși aceste două elemente de fapt au reprezentat doar premisele care au generat cadrul realizării manoperelor dolosive specifice dolului. Arată că manoperele dolosive cu care instanța de judecată a fost investită au fost reprezentate de actele pârâtei, profesionist în domeniul vânzării de autoturisme, acte constând în utilizarea unor argumente tehnice care să susțină teza că autonomia autoturismului este de 490 Km, în vederea obținerii consimțământului reclamantei pentru încheierea contractului, după efectuarea test-drive.

Curtea constată că analiza primei instanțe, deși succintă, permite verificarea raționamentului avut în vedere. Considerentele instanței sunt lămuritoare, iar analiza instanței de

fond este suficient de detaliată, cu prezentarea argumentelor pentru care a respins acțiunea.

Totodată, Curtea, în acord cu prima instanță, constată că, întrucât apelanta utilizator a efectuat un test drive de 1000 km cu autoturismul în discuție, a avut oportunitatea de a verifica performanțele *reale* ale autoturismului, inclusiv autonomia acestuia. Prin urmare, nu se poate susține că ar fi fost în eroare utilizatorul cu privire la caracteristicile autoturismului, având în vedere că a avut posibilitatea de a experimenta mașina în mod direct, pe o distanță semnificativă. Dolul presupune o eroare provocată de manopere frauduloase sau omisiuni de informații esențiale, iar testul efectuat reprezintă o verificare directă a acestora.

Apelanta mai arată că, sesizând diferența de autonomie, a informat-o pe intimata pârâtă Auto Schunn SRL, „care a invocat temperatura de afară ca motivație”, iar prima instanță nu a făcut absolut nicio analiză a relevanței acestei afirmații, sub aspectul inducerii în eroare a reclamantei. Că a invocat manopere dolosive provenind de la pârâtă sub două forme: prin discuțiile directe cu reprezentantul reclamantei și prin prezentarea unor broșuri privind calitățile autoturismului, iar prima instanță trebuia să analizeze ambele forme și să verifice susținerile reclamantei, raportat la probele administrate. Mai susține că dolul săvârșit de intimata pârâtă Auto Schunn SRL constă în prezentarea informațiilor privind autonomia de 470-491 km, prin indicarea informațiilor inițiale de pe pagina web Mercedes Betz și prin invocarea certificatului de conformitate CE, care arată, la pct. 5.1., că raza de acțiune cu energie electrică în regim urban este de 460 km. Astfel, afirmă că a cumpărat autovehiculul, fiind indusă și menținută o perioadă în eroare cu privire la autonomia acestuia.

Instanța de control judiciar reține că reclama în sine prin intermediul broșurii la care face referire apelanta nu reprezintă automat un act fraudulos sau vicierea consimțământului, cu excepția cazului în care există o intenție clară de a induce în eroare. Dacă broșura precizează o autonomie de 490 km, iar utilizatorul a avut ocazia să verifice autonomia reală prin test drive, atunci este improbabil ca publicitatea să fi constituit un element de inducere în eroare. Publicitatea este o simplă promovare a produsului și nu este suficientă, pe cont propriu, pentru a face dovada dolului, mai ales în contextul unui test drive efectuat de utilizator.

Așa cum a precizat și expertul, fiind de altfel general cunoscut acest aspect, autonomia unui autoturism electric poate varia semnificativ în funcție de factori precum stilul de conducere, condițiile meteorologice, starea drumurilor, utilizarea sistemelor de confort (aer condiționat, încălzire etc.), iar un test drive de 1000 km ar putea să fi avut aceste variabile. Așadar, chiar dacă reclama susține o autonomie de 490 km, nu este exclus ca autonomia să fi fost afectată de factori externi testului efectuat, iar utilizatorul ar trebui să fi avut cunoștință de acest lucru din descrierea autovehiculului, respectiv din cartea tehnică a acestuia.

Apelanta utilizator a semnat un contract și a acceptat condițiile acestuia, inclusiv specificațiile tehnice, astfel că a consimțit asupra produsului cu toate caracteristicile sale. În cazul în care informațiile din publicitate au fost însoțite de mențiuni privind condițiile de testare, autonomia poate fi un aspect variabil, iar utilizatorul ar fi trebuit să țină cont de aceste posibile diferențe. De astfel, măsurătorile de laborator WLTP sunt obligatorii pentru toți producătorii de autovehicule de pe piața europeană din 2017, dar nu reprezintă valori aplicabile, concrete, individualizate pentru fiecare șofer în parte. În plus, Curtea constată că nu i s-a garantat apelantei cumpărătoare în niciun fel această autonomie de peste 400 km. Măsurătorile WLTP sunt făcute în condiții de laborator, reprezentând un consum estimat și nu valori concrete aplicabile, scopul acestui standard fiind evaluarea consumului și a emisiilor autoturismului.

În fine, apelanta invocă rezoluțiunea contractului de vânzare pentru lipsa calităților convenite, susținând că prima instanță ar fi trebuit să constate existența sau inexistența executării obligației de a garanta calitățile convenite, prevăzută de art. 1714 Cod civil, printr-o analiză comparată a bunului convenit de părți prin contract raportat la bunul predat efectiv reclamantei.

Curtea constată că în mod corect prima instanță nu a reținut că ar fi incidentă rezoluțiunea contractului, potrivit art. 1714 Cod civil. În acest sens, va face analiza condițiilor stabilite de legislație și implicațiile diferenței de autonomie a autoturismului.

Unul dintre principalii factori în decizia de a solicita rezoluțiunea unui contract de vânzare-cumpărare este ca vânzătorul să nu fi oferit un bun care să corespundă calităților convenite în contract. Cu toate acestea, în speță, apelanta utilizator a avut posibilitatea de a efectua un *test drive*

de 1000 km, ceea ce reprezintă o oportunitate substanțială de a observa în mod direct performanțele autoturismului, inclusiv autonomia acestuia.

În cadrul unui test drive extins, care a implicat o distanță semnificativă de 1000 km, utilizatorul a avut ocazia să observe direct comportamentul mașinii, inclusiv autonomia, performanțele în condiții de trafic real și consumul de energie. Prin urmare, dacă în urma acestui test drive utilizatorul nu a observat vreo discrepanță semnificativă între autonomia reală a mașinii și ceea ce se aștepta să fie conform certificatului de conformitate, el a avut deja posibilitatea de a verifica direct și personal caracteristicile mașinii, fără a avea o relevanță semnificativă discuțiile cu utilizatorul și datele tehnice prezentate în broșură.

Curtea subliniază că apelanta utilizator a realizat un test drive de o distanță semnificativă – 1000 km – ceea ce poate fi considerat ca o **acceptare tacită a caracteristicilor autoturismului**. Dacă, pe parcursul acestui test drive, autonomia nu ar fi fost mult mai mică decât cea prezentată de vânzător, utilizatorul ar fi avut oportunitatea de a adresa aceste nelămuriri sau de a solicita informații suplimentare. Întrucât, în concret, autonomia a fost semnificativ mai mică decât cea indicată, utilizatorul a avut ocazia de a observa direct acest lucru și de a lua o decizie informată.

În acest sens, testul de 1000 km poate fi văzut nu doar ca o verificare a performanțelor autoturismului, dar și ca o **confirmare a faptului că autoturismul corespunde, în mare măsură, așteptărilor utilizatorului**, din moment ce acesta a continuat procedura de achiziție a autoturismului, fără a exista presiuni exterioare în acest sens.

Autonomia unui autoturism electric este un parametru esențial și relativ ușor de observat în cadrul unui test drive, mai ales unul de 1000 km. Dacă diferența de 200 km între autonomia reală și cea indicată de vânzător a fost semnificativă și ar fi avut un impact considerabil asupra deciziei de achiziționare, acest lucru ar fi trebuit să fie observat clar pe parcursul testului. Prin urmare, dacă după efectuarea acestui test drive, utilizatorul nu a remarcat această discrepanță sau nu a sesizat o problemă semnificativă legată de autonomia autoturismului, **această diferență nu a fost suficient de semnificativă** pentru a justifica refuzul încheierii contractului.

Totodată, întrucât utilizatorul a efectuat un test drive de 1000 km și, ulterior, deși a ridicat problema autonomiei inferioare, arătând nemulțumirea față de performanțele autoturismului, a acceptat autoturismul și a încheiat contractul. În acest context, încheierea contractului cu privire la acest autovehicul, în urma testului de 1000 km, poate fi interpretată ca o **acceptare a stării autoturismului**, ceea ce exclude susținerea unei cereri de rezoluțiune bazată pe diferența de autonomie.

De remarcat și faptul că utilizatorul apelant are calitatea de **profesionist**, nu de persoană fizică, iar un profesionist, prin natura activității sale, este supus unor standarde profesionale și unor norme de comportament mai stricte, impunându-se ca un profesionist să aplice un nivel ridicat de diligență și atenție atunci când încheie un contract. Acesta trebuie să cunoască reglementările și practicile comerciale în vigoare, să înțeleagă riscurile comerciale implicate și să aibă capacitatea de a face verificări suplimentare atunci când încheie un contract. Acesta nu doar că e necesar să înțeleagă condițiile contractuale, dar și să se asigure că toate aspectele esențiale sunt negociate și că sunt clare pentru ambele părți. Un profesionist are competențele necesare pentru a identifica eventualele riscuri și puncte problematice ale unui contract și nu poate invoca ulterior faptul că nu a înțeles termenii sau că nu a sesizat anumite detalii care ar fi trebuit să fie evidente. Totodată, un profesionist are la dispoziție resurse mult mai mari decât o persoană fizică pentru a se asigura că un contract este corect și bine negociat. Aceasta include accesul la consultanță juridică, expertiză tehnică, sau chiar evaluarea unui contract de către un specialist. Având la dispoziție aceste opțiuni, se cuvenea ca profesionistul să depună toate eforturile pentru a se informa complet înainte de a încheia un contract. În plus, un profesionist are obligația de a verifica documentele și condițiile în detaliu și nu poate invoca necunoașterea unor aspecte care, de fapt, ar fi fost ușor accesibile pentru el. Se impune unui profesionist nu doar să cunoască bunurile sau serviciile pe care le contractează, dar acesta trebuie să înțeleagă și să prevadă eventualele consecințe legale ale acțiunilor sale. Acesta este necesar să fie familiarizat cu riscurile și obligațiile legale care derivă dintr-un contract și să își asume responsabilitatea pentru deciziile sale. Invocarea unor motive de rezoluțiune pe baza unor cauze evidente, care ar fi trebuit să fie identificate de un profesionist înainte de semnarea contractului, nu poate fi acceptată, deoarece acest comportament ar însemna o lipsă de

profesionalism și de responsabilitate. Prin urmare, nu poate invoca ulterior neatenția sau lipsa de informare, întrucât e imperativ ca aceste verificări să se efectueze înainte de semnarea contractului.

După realizarea unui test drive de o distanță semnificativă, utilizatorul a avut ocazia să observe nu doar autonomia, dar și alte caracteristici ale autoturismului, cum ar fi confortul, manevrabilitatea, consumul și comportamentul în condiții reale de utilizare. Dacă, în urma testului, utilizatorul nu a semnalat nicio problemă majoră și a ales să semneze contractul, acest comportament poate fi interpretat ca o **acceptare a autoturismului în starea sa actuală**. Astfel, cererea de rezoluțiune bazată pe o diferență de autonomie observată ulterior nu poate fi considerată validă, având în vedere că apelanta utilizator a avut o oportunitate completă de a evalua autoturismul și a acceptat riscurile de utilizare ale acestuia. Testul respectiv i-a oferit o oportunitate directă și suficientă de a verifica autonomia mașinii și alte caracteristici esențiale ale acesteia, a avut ocazia să evalueze produsul și a ales să încheie contractul în cunoștință de cauză.

În ceea ce privește o eventuală eroare asupra calităților convenite ale bunului, Curtea constată că din datele tehnice ale autovehiculului rezultă capacitatea bateriei autovehiculului de cca 80 kwh real, aspect confirmat și de raportul de expertiză (filele 404-409 vol.III dosar prima instanță), astfel că nu se poate reține vreo neconcordanță între ceea ce s-a contractat și bunul predat efectiv reclamantei.

Prin urmare, raportat la considerentele expuse, în temeiul dispozițiilor art. 480 alin.1 Cod procedură civilă, Curtea urmează să respingă apelul declarat de apelanta-reclamantă Societatea Zamora Estate S.R.L, ca nefondat.

Raportat la dispozițiile art.453 alin.1 Cod procedură civilă, Curtea constată că intimatele nu au solicitat cheltuieli de judecată în apel.

**PENTRU ACESTE MOTIVE
ÎN NUMELE LEGII
DECIDE:**

Respinge apelul declarat de apelanta - reclamantă Societatea Zamora Estate S.R.L., în contradictoriu cu intimatele - pârâte Societatea Auto Schunn S.R.L. și Societatea Premium Leasing S.R.L., împotriva sentinței civile nr. 368 din data de 11.06.2024, pronunțată de Tribunalul Arad în dosarul nr. 2839/108/2021, având ca obiect acțiune în anulare.

Cu drept de recurs în termen de 30 de zile de la comunicare. În caz de exercitare, recursul se depune la Curtea de Apel Timișoara.

Pronunțată la data de 14.03.2025, prin punerea soluției la dispoziția părților, prin mijlocirea grefei instanței.

Președinte,
NICOLETA GHICIULESCU

Judecător,
MAGDALENA DIETRICH

Grefier,
ROXANA POPA - DIACONESCU

Red. N.G./10.04.2025/Tehnored. R.P.D..
2 ex., 3 com.
Prima instanță: Tribunalul Arad
Președinte: Carmen Stancu