

## Acórdãos STJ

## Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça

**Processo:** 269/21.7T8STB.E1.S1  
**N.º** 7.ª SECÇÃO  
**Convencional:**  
**Relator:** ARLINDO OLIVEIRA  
**Descritores:** COMPRA E VENDA  
AUTOMÓVEL  
DIREITO DO CONSUMIDOR  
CONFORMIDADE  
DEFEITO  
VENDA DE COISA DEFEITUOSA  
PRESUNÇÃO  
ÓNUS DA PROVA  
VENDEDOR  
CONSUMIDOR  
RESOLUÇÃO  
DANO NÃO PATRIMONIAL  
CÁLCULO  
INDEMNIZAÇÃO  
**Data do Acórdão:** 17-06-2025  
**Votação:** UNANIMIDADE  
**Texto Integral:** S  
**Privacidade:** 1  
**Meio Processual:** REVISTA  
**Decisão:** CONCEDIDA PARCIALMENTE A REVISTA  
**Sumário :**

- I. Estamos perante um contrato de compra e venda de veículo automóvel, a que se aplica o regime previsto no DL 67/2003, de 8/4, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo DL 84/2008, de 21/5, uma vez que, cf. artigo 1.º-A, n.º 1, do DL 67/2003, o regime nele previsto é aplicável aos contratos de compra e venda celebrados entre profissionais e consumidores, como sucede no caso em apreço, por referência às definições constantes do seu artigo 1.º-B.
- II. Conforme estipula o seu artigo 2.º, n.º 1, impõe-se ao vendedor o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda, estabelecendo-se no seu n.º 2, presunções de não conformidade.
- III. A presunção de desconformidade a que se refere a al. d), do n.º 2 do citado artigo 2.º do DL 67/2003, refere-se às qualidades e ao desempenho dos bens do mesmo tipo, às próprias características do bem de consumo objeto do contrato. O bem deve apresentar todas as particularidades – quer ao nível da sua essência quer no que respeita à sua performance – que o consumidor possa razoavelmente esperar, dentro dos limites da norma, devendo apelar-se a um critério de razoabilidade, a avaliar segundo um critério objectivo, por referência a um consumidor normal ou médio, com poucos conhecimentos na área do bem em causa.
- IV. A presunção a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º do citado DL 67/2003, isenta o consumidor da prova da existência da falta de conformidade no momento da entrega do bem, incumbindo-lhe, nos termos do disposto no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil, a prova da celebração do contrato e da falta de conformidade, mas conseguindo fazer esta prova, a lei presume que esse defeito de funcionamento já existia no momento da entrega, embora apenas se tenha manifestado posteriormente.
- V. Tratando-se, como se trata de um veículo adquirido em estado de novo, não era minimamente expectável que o autor, na veste de consumidor médio, devesse prever que em tão curto espaço de tempo fosse necessário levar o veículo à oficina seis vezes,

sempre por motivos relacionados com o mau funcionamento do filtro de partículas. O normal e expectável é que o sistema se auto regenerasse sem necessidade do recurso a equipamento só na posse de oficinas autorizadas.

VI. Uma situação como a descrita nos autos, constitui uma anomalia da viatura que o autor adquiriu, o que acarreta a desconformidade com o contratado, o que a ré não ilidiu, assistindo ao autor o direito de resolver o contrato.

VII. Atento que o autor teve de ir seis vezes com o veículo à oficina e sofreu da ansiedade referida no item 28.º dos factos provados, mostra-se ajustada e adequada, a quantia de 500,00 €, a título de indemnização pelos danos não patrimoniais que sofreu.

**Decisão Texto  
Integral:**

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça

AA intentou a presente acção declarativa de condenação com processo comum contra SGS CAR – Comércio de Automóveis Lda., já ambos identificados nos autos, pedindo a declaração de resolução do contrato de compra e venda do veículo automóvel celebrado com a ré, e consequentemente seja esta condenada a devolver a quantia de € 4.042,65, correspondente às prestações que o mesmo teve de suportar até Dezembro de 2020, acrescida dos juros de mora a contar da citação, bem como a quantia correspondente às prestações que entretanto forem pagas na pendência dos autos, assim como a entregar o remanescente que deverá ser pago à C.G.D. e, por fim, a pagar a quantia de € 5.000,00 a título de danos não patrimoniais.

Subsidiariamente, pede o Autor que a Ré seja condenada a substituir o referido veículo por outro de iguais características em estado novo.

Para o efeito alega que em 7/08/2019 adquiriu à Ré um veículo ligeiro de passageiros de marca Fiat, modelo 500L, com a matrícula ..-ZC-..., pelo preço de € 26.771,28, em estado novo, para uso não profissional, sendo que durante cerca de oito meses, por diversas vezes, teve de dirigir-se à oficina por problemas relacionados com o filtro de partículas, tendo sido efectuadas diversas reparações sem que o problema ficasse definitivamente resolvido, facto que motivou que da ultima vez já não procedesse ao levantamento do veículo por considerar que o mesmo não oferecia confiança no seu funcionamento.

Mais alegou que em virtude do exposto sofreu incómodos por ter estado privado do veículo e ansiedade cada vez que nele tinha de se deslocar por estar sempre a surgir a avaria e a necessitar de intervenção.

Citada a ré, contestou alegando que o veículo está equipado com um filtro DPF (Diesel Particulate Filter) fechado e caso a utilização da viatura seja predominantemente em percurso citadino, isto é, trajectos curtos em que consecutivamente os ciclos de auto regeneração são interrompidos e não completados, pode acontecer que acenda a luz avisadora, uma vez que repetidamente não foram criadas as condições necessárias para completar o processo de regeneração, que permanecerá acesa até à conclusão do processo, devendo o condutor continuar a conduzir o veículo de modo a permitir uma limpeza eficaz do filtro, desligando-se então a luz indicadora. A não realização da regeneração, quando necessário, poderá originar um filtro de partículas obstruído e se este encher para além do limiar de regeneração, o sistema desativará a possibilidade de realizar a regeneração, sendo

necessária uma regeneração forçada com o equipamento de diagnóstico do fabricante.

Por fim, alega que a viatura se encontra pronta para levantamento, não apresentando qualquer anomalia, sendo que as avarias reportadas não dizem respeito a qualquer defeito, inexistindo qualquer limitação no seu funcionamento.

Após audiência de julgamento, em 1.ª instância, foi proferida a seguinte decisão:

*“Pelo exposto, julgo a acção parcialmente procedente, por parcialmente provada, e, em consequência,*

*a) Considero resolvido o contrato de compra e venda relativo ao veículo ligeiro de passageiros da marca Fiat, modelo 500 L Wagon 1.6 Multijet, de 7 lugares, com a matrícula ..-ZC-..;*

*b) Em consequência, Condeno a Ré «SGS CAR– Comércio de Automóveis Lda.» a efectuar a devolução ao Autor da quantia de € 26.771,28, acrescida de juros de mora, desde a data da citação até integral pagamento;*

*c) Condeno a Ré a efectuar o pagamento ao Autor da quantia de € 500,00, a título de danos não patrimoniais;*

*d) No mais, absolvo a Ré do peticionado;*

*e) Custas pelo Autor e pela Ré, na proporção do respectivo decaimento, fixado nos termos supra”.*

Inconformados com esta decisão, interpôs a **ré recurso** de apelação e o **autor recurso subordinado**, na sequência do que, na Relação de Évora, foi proferido o Acórdão que antecede, de fl.s 309 a 327, no qual se decidiu o seguinte:

*“Acordam os Juízes desta Relação em revogar a decisão recorrida, julgam procedente o recurso de apelação e, em consequência, julgam improcedente o pedido de resolução do contrato e, conseqüentemente, os restantes pedidos, mostrando-se por isso prejudicado o conhecimento do recurso subordinado interposto pelo autor.*

*Custas a cargo do apelado.”.*

Agora, inconformado com o mesmo, o **autor, AA, interpôs o presente recurso de revista, nos termos do disposto no artigo 671.º, n.º 1, do CPC**, para o Supremo Tribunal de Justiça, visando a revogação do acórdão revidendo e a confirmação da decisão proferida na 1.ª instância e peticionando, ainda, que se lhe arbitre, a título de compensação pelo dano não patrimonial sofrido, a quantia de 5.000,00 €.

Terminou a sua alegação com as seguintes **conclusões**:

1ª

*Jamais o recorrente se poderia conformar com o acórdão aqui em crise, tanto mais que o mesmo viola de modo flagrante o disposto na al. d) do nº 2 do artigo 2º do Dec.-Lei nº 67/2003.*

2ª

*Entendeu o Tribunal a quo “acolher” a tese da ali recorrente e aqui recorrida de que o veículo do aqui recorrente não padecia, nem nunca padeceu de qualquer defeito,*

*avaria, desconformidade.*

*3ª*

*E, com o devido respeito, lendo-se a decisão aqui em crise a mesma mais parece uma transcrição do manual do utilizador daquele veículo.*

*4ª*

*Começamos desde já por chamar aqui à colação o que vai doutamente referido no Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, datado de 06.12.2011, no Proc. nº 850/10.0YXLSB.L1-7, brilhantemente relatado pela Exma Srª Relatora Cristina Coelho, onde se refere o seguinte:*

*(...)*

*III - Presume-se que um automóvel não é conforme com o contrato (por não apresentar as qualidades e o desempenho habituais dos bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar) se, estando em causa um automóvel de gama média/alta, comprado no estado de novo, o comprador é confrontado, com maior ou menor frequência, para a regeneração do filtro de partículas, com a necessidade de observar determinado procedimento previsto no manual, que implica a condução do veículo durante um determinado tempo a uma velocidade mínima e em determinada rotação, repetindo-se, por vezes, num curto espaço de tempo, e mesmo quando a regeneração foi feita nas oficinas da apelante e confirmada a sua realização com sucesso bem como a ausência de anomalia no sistema.*

*5ª*

*Ora, por muita volta que se possa dar aos autos aqui em crise, o que vai referido no duto acórdão acabado de descrever retrata na perfeição o calvário pelo qual passou a recorrente desde que adquiriu aquele concreto veículo à recorrida.*

*6ª*

*Assim, não pode ter-se por conforme um veículo que, como decorre dos pontos 2) até 21) dos factos provados, desde cedo começou a apresentar problemas no filtro de partículas, não procedendo à auto regeneração – para o que está pensado – e havendo necessidade ou de o recorrente prosseguir viagem até perceber que o veículo não conseguia fazer essa regeneração (já aí forçada), acabando mesmo por ter de se colocado nas instalações da recorrida para proceder à regeneração forçada em oficina.*

*7ª*

*Entendeu – e mal, diga-se – o Tribunal a quo que isso por si só não era susceptível de configurar uma situação de desconformidade daquele veículo.*

*8ª*

*Porém, e podendo a recorrida nos autos ter demonstrado – o que não fez por nem tampouco o ter alegado – que o que sucedia com o veículo do recorrente sucedia com todos ou quase todos os veículos que tinha vendido de igual modelo e marca e que, por via disso, era uma característica intrínseca daquele modelo,*

9ª

*entendeu, e de novo mal, o Tribunal a quo substituir-se à parte (no caso a ali recorrente) para acabar por afirmar que não podemos concluir com segurança que o veículo que o autor comprou não apresentava as qualidades e o desempenho habituais nos carros do mesmo tipo e com que o autor podia razoavelmente contar, para daí presumir a desconformidade do veículo com o contratado, presunção consagrada no art. 2º, nº 2, al. d).*

10ª

*O que teria sido necessário para o Tribunal a quo entender que se estava – como está – perante um flagrante caso de não conformidade do bem com o uso que dele se pretende fazer?*

*Pois bem, conforme o afirmou, “... para se presumir que isso constituiria uma desconformidade, teria o autor que provar que aqueles factos se ficaram a dever à falta de qualidades e desempenho habituais do veículo (o sublinhado e destacado é nosso).*

11ª

*Ora, se não fosse por existir um claro e notório mau ou desconforme funcionamento daquele filtro de partículas, seria pelo facto de estar com saudades de casa que o veículo do recorrente sistematicamente pedia para ir fazer uma regeneração forçada às instalações da recorrida?*

12ª

*Parece-nos particularmente claro que o veículo do recorrente não estava conforme com aquilo que seria razoavelmente expectável por um normal, médio e minimamente prudente utilizador de um veículo daquela categoria.*

13ª

*Jamais se poderá ter conforme às qualidades e desempenho habituais de um veículo como o do recorrente o facto de, sistematicamente, o veículo ter de se deslocar às oficinas da recorrida para que seja realizado um procedimento que o próprio veículo, de modo próprio, deveria realizar.*

14ª

*E ficou demonstrado à saciedade que aquele veículo não cumpria os padrões mínimos da exigência de um bónus pater familiae, tanto mais que as várias reparações a que o mesmo foi sendo submetido não podem levar a conclusão distinta daquela que a Meritíssima Juíza de 1ª Instância muito assertiva e doutamente bem alcançou.*

15ª

*O filtro de partículas, como é sabido, tem por função, depois de acumular as partículas de CO2, quando estas atingem determinados níveis, incinerá-las através de um sistema de auto regeneração, de auto limpeza desse mesmo sistema.*

16ª

*Ora, se para que isso suceda, como se referiu no acórdão aqui em crise, o sistema começa a injectar mais combustível, forçoso se torna concluir que quando esse processo não se consegue efectuar ocorreu gasto excessivo de combustível, precisamente aquilo que de o recorrente sempre se queixou.*

17ª

*Daí as queixas do recorrente no sentido de que os consumos de combustíveis estavam aumentados, estando, igualmente, aumentado o consumo de AdBlue.*

18ª

*Com efeito, e também como é sabido, o AdBlue serve para que acabem por se reduzir as emissões de CO2, sendo que como o mesmo é consumido juntamente com o combustível – diesel, no caso – igualmente nos parece particularmente claro que se aumenta o nível de combustível gasto para aquela incineração, aumentado estará o consumo de AdBlue.*

19ª

*Porém, também a este propósito o Tribunal a quo entendeu que o aqui recorrente não demonstrou essa desconformidade...!*

*Parece-nos que essa desconformidade, esse consumo excessivo de combustível e AdBlue é até notório.*

20ª

*Ora, se de nenhuma desconformidade, se de nenhum defeito ou deficiência padecia aquele veículo o que motivaria o facto de não conseguir o mesmo, por si, fazer a regeneração?*

*Seria pelo mau uso que o aqui recorrente lhe dava?*

*Seria pelo facto de fazer um uso indevido daquele veículo?*

21ª

*Pois bem, a este propósito nem a mais ténue prova nos presentes autos.*

*E, com o devido respeito por opinião diversa, o ónus da alegação e prova desses factos caberia in totum à recorrida.*

*É o que decorre, nomeadamente, do que vem doutamente referido no Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 13.05.2021, no Proc. nº 2927/18.4T8VCT.G1, relatado pela Exma Srª Desembargadora Maria Cristina Cerdeira e do qual se pode retirar o seguinte:*

(...)

*V- Uma vez provada a existência do defeito, recai sobre o vendedor, para afastar a sua responsabilidade, o ónus de ilidir a presunção de não conformidade, mediante a alegação e prova de que a falta de conformidade resulta de facto imputável ao comprador (nomeadamente do mau uso ou da incorreta utilização do bem por parte do consumidor), a terceiro ou devida a caso fortuito, ou que, atentas as circunstâncias, o defeito não existia na data da entrega. (o sublinhado e destacado é,*

*de novo, nosso).*

*22<sup>a</sup>*

*Ora se assim é, como inquestionavelmente é, como pôde o Tribunal a quo alterar como alterou a decisão do Tribunal de 1<sup>a</sup> Instância?*

*Não seriam suficientes as diversas idas para as oficinas da recorrida, as constantes regenerações forçadas e a constante substituição de peças como o sensor de partículas, a sonda de oxigénio, o injectador de ureia e o próprio filtro de partículas?*

*Todos estes componentes, como se percebe, estão relacionados com o sistema de regeneração do filtro de partículas.*

*23<sup>a</sup>*

*Mas ainda assim, e mal, tudo isto pareceu conforme ao Tribunal a quo com as qualidades e desempenhos habituais daquele tipo de veículos!!!*

*24<sup>a</sup>*

*Jamais um comprador normal, médio e minimamente informado poderia esperar razoavelmente um comportamento deste género por parte de um veículo adquirido em estado de novo.*

*Apenas poderia esperar, como qualquer um de nós colocado naquelas concretas circunstâncias, que aquele sistema e tudo o mais funcionasse normalmente.*

*25<sup>a</sup>*

*A recorrida, como lhe competia em lugar próprio – na alegação na sua douta peça processual e no julgamento da matéria de facto alegada pelas partes –, não tratou de demonstrar que aquela “desconformidade” se devia a culpa do recorrente ou de um terceiro pela má utilização daquele veículo.*

*26<sup>a</sup>*

*Assim sendo, e não obstante o alegado nas suas duntas alegações de recurso de Apelação, deveria aquele recurso ter sido julgado improcedente, pois que se não demonstrou minimamente que todos aqueles padecimentos, todas aquelas deficiências fossem “normais”, ou mesmo expectáveis ou até que se tivessem ficado a dever a um mau ou incorrecto uso daquele veículo por parte do aqui recorrente.*

*27<sup>a</sup>*

*Por outro lado, e no que tange ao pedido de condenação da ali recorrida – no recurso subordinado – nem uma única letra a esse propósito na decisão aqui em crise.*

*Bem sabemos que o destino do recurso subordinado está intrinsecamente dependente do destino que tiver o recurso principal.*

*28<sup>a</sup>*

*Porém, e como decorre da decisão aqui em crise, a este propósito pôde ler-se o seguinte, na parte decisória:*

*... mostrando-se por isso prejudicado o conhecimento do recurso subordinado interposto pelo autor. Tão simples e singelamente isto...*

*29ª*

*Mas, de novo, melhor teria andado o Tribunal a quo se, não tendo julgado procedente o recurso principal, tivesse arbitrado uma compensação ao ali recorrente subordinado pelos incómodos, angústias, tormentos e nervosismo – até nos dizeres do Tribunal de 1ª Instância que apreciou a produção de prova na primeira pessoa –.*

*30ª*

*Tendo-se demonstrado que o recorrente adquiriu aquele veículo para dele se servir diariamente quer para transportar a sua família, quer para se deslocar aos mais diversos locais no exercício da sua profissão lectiva,*

*31ª*

*esteve o mesmo privado por diversas vezes do seu uso – com 5 intervenções no espaço de 8 meses e com pouco mais de 20.000 kms percorridos – o que, seja visto à luz de que princípio for, denota que toda esta situação é susceptível de provocar – como provocou – forte abalo e incómodo ao recorrente.*

*32ª*

*Este dano não patrimonial encontra cobertura legal não só no disposto no artigo 496º do Cód. Civil (por serem danos que merecem a tutela do Direito pela sua gravidade), mas também, e sobretudo, pelo disposto no artigo 12º da Lei do Consumidor (Lei nº 24/96, de 31.07).*

*33ª*

*Conforme se demonstrou o veículo adquirido pelo recorrente à recorrida era um veículo de 7 lugares, atentas as suas necessidades familiares.*

*E não obstante a recorrida, naquelas 5 “visitas” que o veículo do demandante teve de realizar às instalações da recorrida, ter fornecido ao recorrente um veículo de cortesia, o certo é que nenhum deles era de 7 lugares, não estando por isso aptos a satisfazer as necessidades diárias do recorrente.*

*34ª*

*Curiosamente o tormento, a angústia e o nervosismo sentidos pelo recorrente não ocorreram quando o mesmo teve disponível os veículos de substituição, mas sim quando mesmo circulava no veículo que tinha adquirido à recorrida, já que não obstante essas constantes e permanentes intervenções o mesmo mantinha o defeito, deficiência ou desconformidade que o fazia ali ser colocado.*

*35ª*

*Ocorre, por isso, colocar as seguintes questões em face daquilo que foi tido por provado:*

*- qual de nós se sentiria seguro em viajar, fosse em trabalho ou em lazer, com aquele concreto veículo?*

*- qual de nós se sentiria seguro na sua residência se, a qualquer momento, necessitasse de se deslocar com aquele veículo a uma unidade hospitalar para socorrer um familiar?*

*36ª*

*A resposta a estas e a muitas outras questões semelhantes que se poderiam colocar – considerando o uso diário e permanente daquele veículo – só poderá ser uma: Nenhuma segurança.*

*37ª*

*Foi neste tormento, nesta angústia, nesta incerteza de começar uma viagem e não saber se a acabaria que o recorrente viveu até ter decidido colocar um ponto final em todo esse calvário, ao não mais proceder ao levantamento daquele veículo quando, alegadamente, estaria já reparado.*

*38ª*

*Em todas as ocasiões em que o seu veículo foi para as instalações da recorrida o recorrente escutou essa “desculpa”, e foram, pelo menos 5 essas vezes!!!*

*39ª*

*Por isso, e para que a compensação pelo dano não patrimonial sofrido não seja, com o devido respeito, uma “mera esmola” ou represente quase um “prémio” para o lesante, no caso a recorrida, impunha-se que o Tribunal a quo tivesse arbitrado a compensação devida ao recorrente em quantia nunca inferior a 5.000,00 €.*

*40ª*

*E diga-se que à fixação dessa quantia não obsta o facto de se ter de atender à necessidade de uniformização das compensações, não esquecendo o princípio da proporcionalidade segundo o qual danos mais graves merecem e/ou impõem compensações maiores.*

*41ª*

*Igualmente não podemos perder de vista que situações como aquela que os autos retratam têm ocorrido mais vezes do que aquilo que seria expectável e desejável, inclusivamente com alguns veículos a pura e simplesmente se incendiarem.*

*42ª*

*Por isso, e nada choca que o dano não patrimonial sofrido pelo demandante seja reparado com uma compensação nunca inferior a 5.000,00 €.*

*Pelo exposto,*

*deverá o presente recurso de Revista ser julgado procedente, revogando-se a decisão aqui em crise e mantendo-se a douta decisão proferida em 1ª Instância, igualmente se arbitrando ao recorrente, a título de compensação pelo dano não patrimonial sofrido a quantia de 5.000,00 €, assim se fazendo sã e acostumada*

*JUSTIÇA.*

Contra-alegando, a ré, **ré, SGS Car**, formulou as seguintes **conclusões**:

- 1. O presente recurso tem por objeto o douto Acórdão proferido pelo Tribunal da Relação de Évora, que revogou a decisão da primeira instância e julgou improcedente o pedido de resolução do contrato e respetivos pedidos indemnizatórios.*
- 2. O veículo em causa foi adquirido pelo Recorrente à Recorrida, tendo este alegado desconformidade, essencialmente relacionada com o funcionamento do filtro de partículas.*
- 3. O Tribunal de Primeira Instância considerou verificada a presunção de desconformidade, com base no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º67/2003, de 8 de abril.*
- 4. A Recorrida recorreu dessa decisão para o Tribunal a quo, que revogou a*

**VAZ SERRA, CORREIA MONIZ & ASSOCIADOS, SOCIEDADE DE ADVOGADOS, SP, RL**

AV. FONTES PEREIRA DE MELO, N.º 15, 7.º  
1050-115 LISBOA, PORTUGAL

T: +351 21 720 30 40  
T: +351 21 355 22 40

GERAL@VSCM.PT  
**VSCM.PT**

N.º INSC. 316588/2003  
CAPITAL SOCIAL: € 10.000,00  
REG. 0206/N.º 2702

*sentença e concluiu pela inexistência de desconformidade do bem.*

- 5. O Tribunal a quo considerou que o filtro de partículas funciona dentro dos parâmetros normais, conforme descrito no manual de utilizador do veículo.*
- 6. O manual de utilizador constitui um documento técnico e oficial, emitido pelo próprio fabricante, que esclarece o funcionamento regular do veículo.*
- 7. Ao contrário do alegado pelo Recorrente, o Tribunal a quo não se limitou a transcrever o manual, mas fundamentou devidamente a sua decisão, conjugando-o com o restante material probatório.*
- 8. O filtro de partículas tem um mecanismo de regeneração que é comum a veículos a diesel e é uma característica técnica essencial para a redução de emissões.*
- 9. O manual descreve expressamente que a regeneração pode implicar alterações no funcionamento do motor, sem que tal configure defeito.*
- 10. A presunção de desconformidade exige que o Recorrente faça prova de que a desconformidade existia à data da entrega do veículo.*
- 11. O Recorrente não apresentou prova adequada e suficiente da alegada desconformidade, limitando-se a desvalorizar o manual e a invocar uma sucessão de visitas à oficina.*
- 12. As deslocações à oficina decorreram, essencialmente, do não cumprimento pelo Recorrente das orientações de utilização do veículo.*
- 13. A necessidade de regenerações forçadas é uma consequência direta da ausência de regenerações automáticas, devida ao uso inadequado do veículo.*
- 14. O Tribunal a quo valorou, com base no princípio da livre apreciação da prova, os esclarecimentos prestados pelos peritos e o conteúdo do manual.*
- 15. A decisão do Tribunal a quo não enferma de erro de julgamento, pois decorre de uma correta análise técnica e jurídica da situação.*

16. *O manual é um documento técnico relevante, que explica claramente as condições normais de funcionamento do filtro de partículas.*
17. *O Recorrente assinou documento confirmando que tomou conhecimento das características do veículo, incluindo o funcionamento do filtro de partículas.*
18. *A falta de leitura ou atenção do Recorrente às informações constantes do manual não pode ser imputada à Recorrida.*
19. *A desconformidade, nos termos do Decreto-Lei n.º 67/2003, pressupõe um desvio face aos parâmetros normais de funcionamento do bem.*
20. *No caso, o funcionamento descrito no manual corresponde ao comportamento verificado no veículo, não existindo, pois, desconformidade.*
21. *O Tribunal a quo citou jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça, Tribunal ad quem, o que se mostra legítimo e necessário para assegurar a uniformidade e coerência decisória.*
22. *As decisões judiciais mais recentes devem ser preferidas a decisões antigas, especialmente em matérias sujeitas a evolução tecnológica.*
23. *A presunção de desconformidade não opera automaticamente, sendo necessário demonstrar indícios claros da existência de desconformidade.*
24. *No caso concreto, tal prova não foi apresentada pelo Recorrente.*
25. *O relatório pericial concluiu que o veículo não apresentava anomalias ou defeitos estruturais.*
26. *As dificuldades relatadas pelo Recorrente derivam, essencialmente, da sua deficiente utilização do veículo, em incumprimento das instruções do manual.*
27. *A regeneração do filtro é um processo regular e necessário, expressamente previsto pelo fabricante.*

28. *A substituição de componentes não se revelou necessária por defeito estrutural, mas antes por negligência na utilização*
29. *O consumo elevado de AdBlue resulta da não conclusão dos ciclos de regeneração automática, sendo imputável ao Recorrente.*
30. *As declarações de parte do Recorrente têm valor probatório reduzido, dada a sua natureza subjetiva e interesse no desfecho da causa.*
31. *O Tribunal a quo fundou a sua decisão na prova documental e pericial, conferindo-lhe maior força probatória.*

32. *A presunção de desconformidade exige demonstração de factos objetivos que sustentem a alegada desconformidade.*
33. *O Recorrente não apresentou prova convincente de qualquer defeito estrutural.*
34. *O veículo está em conformidade com as especificações técnicas do fabricante e com as normas aplicáveis.*
35. *A regeneração forçada, em oficina, só se tornou necessária porque o Recorrente não seguiu as instruções de regeneração automática.*
36. *A regeneração automática não falhou por defeito do veículo, mas por falha do Recorrente em cumprir as condições necessárias.*
37. *O Tribunal a quo apreciou corretamente o mérito do recurso principal, tornando prejudicado o conhecimento do recurso subordinado.*
38. *A pretensão de indemnização de € 5.000,00 por danos não patrimoniais carece de fundamentação doutrinal ou jurisprudencial.*
39. *O Tribunal de Primeira Instância já havia arbitrado uma indemnização de €500,00, com base em factos provados.*
40. *A quantia pretendida pelo Recorrente não encontra paralelo em casos análogos, nem foi sustentada por elementos objetivos.*

VAZ SERRA, CORREIA MONIZ & ASSOCIADOS, SOCIEDADE DE ADVOGADOS, SP, RL

AV. FONTE PEREIRA DE MELO, N.º 15, 7.º  
1050-115 LISBOA, PORTUGAL

T.: +351 21 720 30 40  
T.: +351 21 355 22 40

GERAL@VSCM.PT  
VSCM.PT

N.º INSC. 216.958.242  
CAPITAL SOCIAL: € 10.000,00  
REG. CCGA Nº 2702

41. *A ansiedade e o desconforto relatados pelo Recorrente não ultrapassam os meros incómodos, pelo que não justificam indemnização superior.*
42. *A jurisprudência citada pelo Recorrente é descontextualizada e inaplicável à factualidade concreta.*
43. *A desconformidade alegada não ficou provada, sendo as dificuldades relatadas consequência da má utilização do veículo.*
44. *O Recorrente tentou transformar uma característica técnica normal numa alegada desconformidade.*
45. *O Tribunal a quo aplicou corretamente o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67/2003, afastando a presunção de desconformidade.*
46. *A decisão recorrida fundamenta-se numa correta aplicação do direito e numa análise criteriosa da prova.*
47. *O Tribunal a quo não desconsiderou qualquer prova relevante, antes analisou criticamente todos os elementos constantes dos autos.*
48. *A doutrina e a jurisprudência recentes convergem na valorização da prova técnica, sobretudo em litígios de natureza eminentemente técnica.*
49. *O presente recurso não tem fundamento bastante para justificar a alteração do decidido pelo Tribunal a quo.*

*50. Deve, pois, ser negado provimento ao recurso, confirmando-se integralmente o douto Acórdão recorrido.*

*Nestes termos e nos melhores de Direito que V. Exas.*

VAZ SERRA, CORREIA MONIZ & ASSOCIADOS, SOCIEDADE DE ADVOGADOS, SP, RL

AV. FONTES PEREIRA DE MELO, N.º 15, 7.º  
1050-115 LISBOA, PORTUGAL

T: +351 21 720 30 40  
T: +351 21 355 22 40

GERAL@VSCM.PT  
**VSCM.PT**

N.º INSC. 316988/2012  
CAPITAL SOCIAL: € 10.000,00  
REG. C.º GOV. N.º 2702

*mui doutamente suprirão, deve ser mantida a douta decisão recorrida e, em consequência, ser negado total provimento ao presente recurso, caso se entenda ser o mesmo admissível.*

*Ao julgardes assim estareis, Venerandos Conselheiros, a fazer uma vez mais JUSTIÇA!*

Obtidos os vistos, cumpre **decidir**.

Face ao teor das alegações apresentadas pelo recorrente, são as seguintes **as questões a decidir**:

**A. Se se verificam os fundamentos para a resolução do contrato de compra e venda de veículo automóvel, em apreço nos autos, em virtude das “anomalias” que o mesmo apresenta, decorrentes do funcionamento do filtro de partículas e respectivas regenerações forçadas a que o veículo foi submetido e;**

**B. Montante dos danos não patrimoniais a atribuir ao autor.**

São os seguintes os **factos dados como provados**:

1. No dia 27/08/2019 o Autor adquiriu à Ré, no estado de novo e para uso não profissional, o veículo ligeiro de passageiros da marca Fiat, modelo 500 L Wagon 1.6 Multijet, de 7 lugares, ao qual foi atribuída a matrícula ..-ZC-..., pelo preço global de €26.771,28.
2. Com cerca de 6.000 kms percorridos deu aquele veículo a indicação de que necessitava de ser acrescentado liquido AdBlue e de fazer a regeneração do filtro de partículas em andamento, o que o Autor realizou.
3. Em finais de 2019 e após ter percorrido cerca de 8.000 kms, o veículo começou a apresentar no painel de instrumentos uma luz de forma permanente, que não apagava, indicando a necessidade de efetuar a regeneração.
4. Em face dessa indicação, em 12/12/2019, o Autor colocou o veículo nas instalações da Ré, tendo sido efectuada uma regeneração forçada.
5. Durante o período que a viatura permaneceu na oficina, foi fornecido um veículo de substituição ao Autor.
6. Duas semanas mais tarde, voltou a surgir nova informação no painel de instrumentos do veículo do demandante, com a indicação da regeneração e o sistema Start&stop deixou de funcionar.
7. Em 17/12/2019, o veículo, que tinha 10884 kms, deu entrada nas instalações da Ré para solucionar o problema.

8. Nesta intervenção foi substituído o sensor de partículas e a sonda de oxigénio.
9. Durante aquele período foi atribuído ao Autor um veículo de substituição.
10. Em 30/12/2019, o Autor procedeu ao levantamento do seu veículo nas instalações da Ré.
11. Cerca de 3 meses depois, voltou a surgir no painel de instrumentos do veículo a luz que indicava a necessidade de proceder à regeneração do filtro de partículas, situação que coincidiu com o facto do veículo do estar próximo dos 20.000 kms, altura em que se impunha que realizasse a revisão.
12. No dia 04/03/2020, o Autor entregou o veículo com 19862 kms, referindo que o veículo apresentava um consumo excessivo quer de AdBlue, quer de combustível, assim como tinha deixado de funcionar o sistema Start&Stop.
13. No dia 11/03/2020 procedeu ao levantamento daquele veículo das instalações.
14. Posteriormente o veículo acendeu a luz de motor e o Autor reclamou dos consumos elevados de combustível e AdBlue para os anunciados.
15. Assim, no dia 24/04/2020, o Autor entregou o veículo com 20989 kms na oficina da Ré para reparação.
16. Em data não concretamente apurada, foi entregue o veículo ao Autor, tendo sido substituído o sensor de partículas e o injector de ureia e realizadas actualizações ELM/DCU.
17. No dia 13/05/2020 o Autor entregou o veículo com 21184 kms na oficina da Ré, queixando-se mais uma vez de problemas de regenerações e consumos elevados.
18. Nesta ocasião foi efectuada uma regeneração forçada e substituído o filtro de partículas.
19. Após o levantamento daquele veículo, em data não concretamente apurada, o Autor deslocou-se ao norte do país.
20. E nessa viagem começou a escutar um silvo, uma espécie de assobio.
21. Em consequência, no dia 27/05/2020 o Autor procedeu à entrega do veículo, com 22193 kms, nas instalações da Ré, tendo novamente sido detectada a avaria relativa ao filtro de partículas e uma braçadeira solta, tendo sido efectuada a inicialização do filtro que havia sido substituído, uma regeneração forçada e substituída a braçadeira.
22. Em dia não concretamente apurado, o Autor foi informado pela Ré que aquele seu veículo estaria reparado.
23. O Autor não mais procedeu ao levantamento do veículo.
24. No dia 25/06/2020, a Ré remeteu ao Autor o email infra:

Boa tarde Sr. \_\_\_\_\_,

Conforme já tivemos oportunidade de lhe transmitir por telefone, a sua viatura encontra-se pronta para levantamento desde o dia 8/06/2020.

Informamos que serão cobradas despesas de estacionamento no valor de €40 por dia, ao abrigo do disposto na Directiva CNQ 18/00, que estabelece os princípios gerais por que se devem pautar as relações entre a oficina e os clientes nos serviços de manutenção e reparação automóvel.

O valor acima descrito começará a ser debitado decorridos oito dias sobre a data de conclusão dos trabalhos e comunicação da conclusão dos mesmos.

O levantamento da viatura implicará a liquidação do valor do estacionamento, nos termos do artigo 754º do Código Civil.

Melhores cumprimentos

25. Em resposta, em 15/07/2023, o Autor remeteu à Ré o email infra:

Fui contactado pelo sr | \_\_\_\_\_, que me incumbiu de contactar V. Exª e informá-lo do seguinte:

1. – Conforme é do conhecimento de V. Exª o m/constituente adquiriu um Fiat 500 L Wangon 1.6 Multijet, no estado de novo, no passado dia 27.08.2019, pelo preço de 26.771,28 €,
2. – ao qual foi atribuída a matrícula nacional | \_\_\_\_\_ -ZC- \_\_\_\_\_.
3. – Acontece que, como resulta das várias intervenções registadas nos v/serviços, esse veículo tem apresentado uma série de anomalias, de inconformidades com as qualidades que seriam, razoavelmente, de esperar de um veículo com essas características.
4. – Assim, ora apresenta deficiência no filtro de partículas, ora entra em modo de segurança, ora faz um zumbido (que tanto quanto o informaram teria sido de um vedante mal apertado!),
5. – tendo, ao fim de **6 reparações**, de **6 idas à oficina** sido substituído o filtro de partículas.
6. – Todavia, e porque esse veículo percorreu, por culpa única e exclusiva de V. Exªs – por não terem reparado atempadamente as avarias que iam surgindo –, cerca de 12.00 kms, o que fez com que “novas” varias e complicações fossem surgindo.
7. – É, por isso, absolutamente inconcebível que V. Exas tenham permitido que um v/cliente, no caso o m/constituente, que utilizava diariamente aquele veículo para o seu transporte e da sua família, tenha passado e continue a passar por tudo aquilo que as variadíssimas idas às v/instalações retratam.
8. – Por isso, e não obstante V. Exªs o tenham informado de que o veículo está “pronto”, “reparado”, não é sua intenção voltar a circular nesse veículo,

9. – sendo que, por força daquilo que a Lei dispõe a este propósito, podem V. Ex<sup>as</sup> tomar uma de duas posições: - ou substituir esse veículo por outro igual (novo), ou resolvido o contrato de compra e venda celebrado com o m/constituente V. Ex<sup>as</sup> lhe devolvam o preço que pagou pela aquisição do veículo supra referido.

10. – Finalmente, e no que respeita ao alegado estacionamento, pelas razões supra referidas – e não obstante a informação em género de ameaça que prestaram ao m/constituente – não é o mesmo responsável pelo pagamento seja de que estacionamento seja, tanto mais que só não levantou, nem levanta esse veículo pelo facto de o mesmo, comprovadamente, não estar conforme com as qualidades e o desempenho desse tipo de bem.

Assim sendo, aguardo de V. Ex<sup>as</sup> o que se dignarem dizer-me, sendo certo que se nada me disserem decorridos que estejam 8 dias da recepção deste email, presumirei que não estão interessados numa solução extrajudicial, motivo por que intentarei a competente acção judicial para a qual estou desde já mandatado.

Com os melhores cumprimentos,

O advogado

26. O Autor adquiriu o veículo com a finalidade de nele poder deslocar-se diariamente, assim como a sua família, deixando os seus filhos na escola e deslocando-se para o seu local de trabalho, o Instituto Politécnico de Setúbal – Escola Superior de Educação,

27. O veículo de substituição fornecido pela Ré era de 5 lugares, o que não satisfazia os interesses e necessidades do demandante e do seu agregado familiar.

28. As situações supra descritas provocaram no demandante ansiedade quando tinha de se deslocar no veículo, pois não sabia se iria chegar ao destino ou não.

29. Para a aquisição daquele veículo o demandante recorreu a um financiamento junto da C.G.D., contrato de financiamento que ficou titulado pelo nº CCREDAUTO/.....38, m valor global de 26.143,64 € com uma prestação mensal de 269,51 € por 120 meses,

30. As prestações pagas até ao mês de Dezembro de 2020, totalizam o valor de € 4.042,65.

31. O veículo está equipado com um filtro DPF (*Diesel Particulate Filter*) fechado, por forma cumprir com as Directivas Europeias de Emissões de partículas.

32. Sempre que a ECU (Unidade de Controlo do Motor) detecta uma carga elevada de partículas no interior do DPF e, desde que criadas as condições necessárias, a ECU inicia o processo de auto-regeneração do DPF, isto é, procede à injeção adicional de combustível, no sentido de incinerar as partículas retidas no filtro.

33. Se o filtro de partículas Diesel atingir o ponto de saturação ou estiver perto do mesmo, será apresentada uma luz avisadora ou uma mensagem de informação no visor de informações.

34. Nessa circunstância deve-se conduzir o veículo de modo a permitir uma limpeza eficaz do filtro de partículas Diesel.

35. A luz avisadora permanecerá acesa até à conclusão do processo de regeneração automática.

36. Continuando a conduzir o veículo de modo a permitir uma limpeza eficaz do filtro de partículas Diesel, a luz avisadora desliga-se.
37. A não realização da regeneração quando necessário poderá originar um filtro de partículas Diesel obstruído.
38. Se o filtro de partículas Diesel encher para além do limiar de regeneração, o sistema desativará a possibilidade de realizar a regeneração.
39. Nesta situação, é necessário efectuar uma regeneração forçada do filtro de partículas, só possível com a intervenção de equipamento de diagnóstico do fabricante.
40. Em todas as intervenções efectuadas, a Ré seguiu o protocolo de diagnóstico preconizado pelo fabricante, efectuou relatórios técnicos ao *Help Desk* da marca e efectuou as intervenções necessárias, tudo conforme indicação da Fiat.
41. Todas as reparações efectuadas pela Ré, acima descritas, foram efectuadas ao abrigo da garantia e não tiveram qualquer custo para o Autor.
42. No manual do construtor, disponibilizado com o veículo ao Autor, pode ler-se com relevância, o seguinte, a propósito do símbolo de gases:
- «LIMPEZA DPF (filtro de partículas) em curso (apenas versões Diesel com DPF)*
- O símbolo acende-se de modo fixo para assinalar que o sistema DPF precisa de eliminar as substâncias poluentes retidas (partículas) através do processo de regeneração.*
- O símbolo não se acende sempre que o DPF se encontra em regeneração, mas somente quando as condições de condução exigirem a sinalização ao condutor. Para fazer com que o símbolo se apague, manter o veículo em movimento até a regeneração terminar. A duração do processo é de 15 minutos, em média. As condições ideais para terminar o processo são atingidas mantendo o veículo em andamento a 60 km/h com um regime do motor superior a 2000 rpm. O acendimento do símbolo não deve ser considerado um defeito do veículo e, por isso, não é necessário levá-lo à oficina.*
- A velocidade de andamento deve ser sempre adequada à situação do trânsito, às condições atmosféricas e respeitando as leis vigentes do Código da Estrada. Assinalamos, ainda, que é possível desligar o motor mesmo com o símbolo aceso: todavia, interrupções repetidas do processo de regeneração podem causar uma degradação prematura do óleo do motor. Por este motivo, é sempre aconselhável aguardar que o símbolo se apague antes de desligar o motor, seguindo as indicações acima indicadas. Não é aconselhável concluir a regeneração do DPF com o veículo parado.».*
43. Actualmente, o veículo não apresenta qualquer erro detectado através de diagnóstico de software.

\*

Factos não provados:

**Não se provaram os seguintes factos:**

- a. Na ocasião referida em 4) o carro permaneceu na oficina dois dias.
- b. Dois dias depois da situação referida em 16), ou seja, no dia 09/05/2020 acendeu no quadrante daquele veículo uma luz com a indicação de que deveria continuar a conduzir aquele veículo para que ocorresse a regeneração do filtro de partículas, o que o demandante, naturalmente, efectuou, mas que não surtiu qualquer efeito, pois a referida luz manteve-se acesa.
- c. No dia seguinte, isto é, no dia 10/05/2020 o demandante, ainda com aquela luz acesa, percorreu cerca de 50 kms, tendo aquele aviso acabado por desaparecer.
- d. Os consumos de AdBlue, quer os de combustíveis eram em níveis absolutamente anormais para aquele tipo de veículo (entre os 7,2 e 7,5 lt/100 kms) e para os consumos anunciados pelo fabricante.
- e. No dia 11/05/2020, a luz de regeneração do filtro de partículas voltou a acender, sendo que, quase de imediato, voltou a surgir a informação no quadrante daquele veículo da mensagem MANDAR CONTROLAR O MOTOR.
- f. No dia 05/06/2020 demandante recebeu um telefonema do chefe da oficina da demandada a informá-lo de que tinha, alegadamente, percorrido cerca de 140 kms com aquele veículo e que não detectou qualquer problema, e que teria enviado um relatório para a Fiat, motivo por que não iriam proceder à entrega daquele veículo naquele dia 05/06/2020.
- g. O produto publicitado corresponde ao entregue.

**A. Se se verificam os fundamentos para a resolução do contrato de compra e venda de veículo automóvel, em apreço nos autos, em virtude das “anomalias” que o mesmo apresenta, decorrentes do funcionamento do filtro de partículas e respectivas regenerações forçadas a que o veículo foi submetido.**

Quanto a tal, alega o recorrente que assim se deve considerar, com o fundamento em que o veículo que adquiriu à ré não é conforme às qualidades e desempenho habituais de um veículo com aquelas características, devendo o filtro de partículas proceder, por si próprio, à regeneração de partículas sem ser necessário o veículo ir à oficina para tal, como assim tem acontecido e acarretar a substituição frequente, quer do referido filtro quer de outras peças, com ele relacionadas.

Por seu turno, a ré, ora recorrida, sustenta que as idas do veículo à oficina se ficaram a dever ao facto de o autor não ter cumprido as instruções de utilização do veículo, como consta do respectivo manual de utilizador, sendo a necessidade de regenerações forçadas consequência directa da ausência de regenerações automáticas, devido ao uso inadequado do veículo.

A sentença proferida em 1.ª instância acolheu a pretensão do autor, com o fundamento em que houve a necessidade de o veículo ir diversas vezes à oficina, por razões que nada têm que ver com o normal funcionamento do filtro de partículas, tendo, em todas elas, sido detectados problemas que obrigaram a intervenções, sem que tenha sido alegado e provado que isso se ficou a dever a uma eventual má utilização do veículo por parte do autor.

Na Relação, revogou-se tal sentença, com o fundamento em que o autor sabia que o

veículo estava dotado de filtro de partículas e quais os procedimentos a adoptar, com vista à limpeza eficaz do filtro de partículas, conduzindo-o como referido no manual de utilização, considerando-se que o autor não provou que o facto de a luz avisadora acender regularmente e inerentes problemas com o filtro de partículas se ficaram a dever à falta de qualidades e desempenho habituais do veículo.

Fora de dúvidas, tal como considerado nas instâncias, que estamos perante um contrato de compra e venda de veículo automóvel, a que se aplica o regime previsto no DL 67/2003, de 8/4, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo DL 84/2008, de 21/5, atento a que o contrato em apreço, foi celebrado em 27 de Agosto de 2019, por força do disposto no artigo 53.º, n.º 1, do DL 84/2021, de 18/10.

Efectivamente, cf. artigo 1.º-A, n.º 1, do citado DL 67/2003, o regime nele previsto é aplicável aos contratos de compra e venda celebrados entre profissionais e consumidores, como sucede no caso em apreço, por referência às definições constantes do seu artigo 1.º-B.

Conforme estipula o seu artigo 2.º, n.º 1, impõe-se ao vendedor o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda, estabelecendo-se no seu n.º 2, presunções de não conformidade, ali se referindo o seguinte:

*“2 – Presume-se que os bens de consumo não conformes com o contrato se se verificar algum dos seguintes factos:*

*(...)*

*d) Não apresentarem as qualidades e o desempenho habituais nos bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar, atendendo à natureza do bem e, eventualmente; às declarações públicas sobre as suas características concretas feitas pelo vendedor, pelo produtor ou pelo seu representante, nomeadamente na publicidade ou na rotulagem”.*

De ter, ainda, em linha de conta o que consta do seu artigo 3.º, de acordo com o qual:

*“1 – O vendedor responde perante o consumidor por qualquer falta de conformidade que exista no momento em que o bem lhe é entregue.*

*2 – As faltas de conformidade que se manifestem num prazo de dois ou de cinco anos a contar da data de entrega de coisa móvel corpórea ou de coisa imóvel, respectivamente, presumem-se existentes já nessa data, salvo quando tal for incompatível com a natureza da coisa ou com as características da falta de conformidade.”.*

Como refere Jorge Morais Carvalho, Manual de Direito do Consumo, 2016.3.ª Edição, Almedina, pág.s 199 a 202, a desconformidade a ter em conta *“abrange quer os vícios da própria coisa objeto do contrato quer os vícios de direito ... pelo que só é conforme com o contrato o objeto que seja entregue ao consumidor sem qualquer limitação, física ou jurídica”.*

Acrescentando, que *“É irrelevante para determinar a aplicação da garantia que o vendedor consiga provar que o mau estado ou o mau funcionamento não existiam no momento da celebração do contrato ou da entrega. A garantia de bom estado e de*

*bom funcionamento apenas pode ser afastada no caso de a deterioração do bem resultar de facto imputável ao consumidor”.*

Concluindo que: *“A conformidade é sempre avaliada pela operação que consiste em comparar a prestação estipulada (explícita ou implicitamente) no contrato e a prestação efetuada. Essencial, neste ponto, é estabelecer, por um lado, os critérios de determinação da prestação que foi acordada entre as partes e, por outro lado, saber como e em que momento ou momentos avaliar se a obrigação foi cumprida”.*

Na mesma esteira, refere João Calvão da Silva, Venda de Bens de Consumo, Comentário, Almedina, 2003, a pág. 58 que *“a fim de poder considerar-se cumprida a obrigação de entrega a cargo do vendedor, não basta que o comprador receba “um” bem: exige-se ainda que o bem recebido corresponda ao bem devido por contrato”.*

Vejam, então, por reporte à al. d), do n.º 2 do citado artigo 2.º do DL 67/2003, em que consiste a presunção de desconformidade na mesma plasmada.

Cf. Jorge Morais Carvalho, ob. cit., pág. 211 *“Esta alínea refere-se às qualidades e ao desempenho dos bens do mesmo tipo. Não estão em causa as utilizações habituais, a que alude a alínea c), mas as próprias características do bem de consumo objeto do contrato. Com efeito, o bem deve apresentar todas as particularidades – quer ao nível da sua essência quer no que respeita à sua performance – que o consumidor possa razoavelmente esperar, dentro dos limites da norma”.*

Devendo apelar-se a um critério de razoabilidade, a avaliar segundo um critério objectivo, por referência a um consumidor normal ou médio, com poucos conhecimentos na área do bem em causa.

Acrescentando este autor, ob cit., pág. 212 que *“Não releva a expectativa do consumidor em concreto, pois a norma remete para uma conceção objetiva de desconformidade; o bem tem de ser conforme com aquilo que qualquer pessoa possa razoavelmente esperar, independentemente de, em concreto, o consumidor ter essa expectativa”.*

Devendo ter-se em conta, em primeiro lugar, a natureza do bem, designadamente se for novo ou usado, de uma ou de outra categoria e material de que é feito.

No mesmo sentido J. Calvão da Silva, ob. cit., pág.s 67/8, de acordo com o qual *“... presume-se que os bens de consumo são conformes ao contrato, se:*

*Apresentarem as qualidades e o desempenho que são normais em bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar, tendo em conta a natureza do bem (...)*

*Numa economia de produção em série e distribuição em cadeia para que foi pensada, e bem, a Directiva (...) a regra será a da coincidência: o produto adquirido apresentará as qualidades e o desempenho habituais nos bens do mesmo tipo – correspondentemente, portanto ao tradicional critério da qualidade média no cumprimento das obrigações genéricas segundo juízos de equidade, nos termos do artigo 400-º do Código Civil (...) – e essas “qualidades e performances habituais” serão as legitimamente esperadas pelo consumidor, destinatário médio e razoável desse tipo de produtos, tendo em atenção a sua natureza (qualidade e performance próprias, específicas)”.*

Por último de referir que a presunção a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º do citado DL 67/2003, isenta o consumidor da prova da existência da falta de conformidade no momento da entrega do bem, incumbindo-lhe, nos termos do disposto no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil, a prova da celebração do contrato e da falta de conformidade, mas conseguindo fazer esta prova, a lei presume que esse defeito de funcionamento já existia no momento da entrega, embora apenas se tenha manifestado posteriormente.

Neste sentido, o Acórdão do STJ de 19 de Novembro de 2105, Processo n.º 139/12.0TVLSB.L1.S1, citado no Acórdão recorrido.

Sendo que, cf. Jorge M. Carvalho, ob. cit., pág. 232 *“O vendedor pode ilidir a presunção, provando que a falta de conformidade não existia no momento da entrega, devendo-se a facto posterior que não lhe seja imputável. O vendedor tem de provar – e não basta alegar, muito menos de forma vaga e indeterminada – o facto concreto, posterior à entrega, que gerou a falta de conformidade”*.

Traçado este quadro teórico, vejamos, então, por referência à factualidade provada, se existe ou não, a alegada desconformidade no veículo adquirido pelo autor.

Como desta resulta, o autor adquiriu-o no estado de novo, em 27 de Agosto de 2019 (1) e com cerca de 6.000 kms percorridos apareceu a indicação de ser necessário acrescentar AdBlue e fazer a regeneração de partículas em andamento, o que o autor fez (2).

Em finais de 2019 e após ter percorrido cerca de 8.000 kms, apareceu a luz avisadora da necessidade de efectuar a regeneração, na sequência do que o veículo foi à oficina, tendo sido efectuada uma regeneração forçada (3 e 4).

Duas semanas mais tarde, voltou a surgir nova informação de necessidade de proceder a nova regeneração e o sistema Start & Stop deixou de funcionar, na sequência do que voltou o veículo à oficina, tendo o mesmo 10.884 kms, tendo sido substituído o sensor de partículas e a sonda de oxigénio (factos 6 a 8).

Em 4 de Março de 2020, nova ida à oficina, dado o aparecimento da luz avisadora da necessidade de proceder à regeneração do filtro de partículas, deixando de funcionar o sistema Start&Stop e queixando-se o autor de consumo excessivo de AdBlue e de combustível (factos 11 e 12).

Em Abril de 2020, o autor entregou o veículo na oficina, reclamando dos mesmos elevados consumos e porque acendeu a luz de motor. Foi substituído o sensor de partículas e o injetor de ureia e realizadas actualizações ELM/DCU (factos 14 a 16).

No dia 13 de Maio de 2020, nova entrega do veículo na oficina, por queixas de problemas de regenerações e consumos elevados, tendo sido efectuada uma regeneração forçada e substituído o filtro de partículas (factos 17 e 18).

Em 27 de Maio de 2020, nova entrega do veículo, com 22.193 kms, tendo sido novamente detectada a avaria relativa ao filtro de partículas e uma braçadeira solta, tendo sido efectuada a inicialização do filtro que havia sido substituído e uma regeneração forçada (facto 21).

Após o que a ré avisou o autor que o veículo estaria reparado, mas o autor não mais procedeu ao seu levantamento (factos 22 e 23).

Por outro lado, como resulta dos factos 32 a 42, sempre que a Unidade de Controlo do Motor detecta elevada carga de partículas, inicia o processo de auto-regeneração do motor, desde que criadas as condições necessárias; se o filtro de partículas atingir o ponto de saturação ou perto disso, será apresentada uma luz avisadora ou uma mensagem; caso em que se deve conduzir o veículo de modo a permitir uma limpeza eficaz do filtro de partículas, permanecendo a luz acesa até à conclusão do processo de regeneração automática e continuando a conduzir o veículo, a luz desliga-se; a não realização da regeneração quando necessário poderá originar um filtro de partículas obstruído.

Se o filtro encher para além do limiar de regeneração, o sistema desactivará a possibilidade de fazer a regeneração, sendo necessário efectuar uma regeneração forçada do filtro de partículas, só possível com a intervenção de equipamento de diagnóstico do fabricante.

A ré seguiu sempre o protocolo de diagnóstico preconizado pelo fabricante e efectuou todas as intervenções conforme indicação da Fiat.

Do manual de utilização constam as condições em que se deve actuar quando acende a luz do símbolo de “gases”, designadamente, que se deve manter o veículo em movimento durante 15 minutos, a 60 km/h, com rotação superior a 2000rpm.

Ora, resulta desta factualidade que, durante um período de cerca de 10 meses, contados desde a data da compra, o veículo foi à oficina seis vezes para reparações, sempre relacionadas com o mau funcionamento do filtro de partículas, que obrigaram a que fossem feitas várias regenerações forçadas do filtro de partículas, substituições de tal filtro, sensor de partículas, sonda de oxigénio e injector de ureia, para além das queixas de elevado consumo de combustível e AdBlue.

É certo que, como se refere no Acórdão recorrido, o autor sabia que o veículo estava dotado de filtro de partículas e que tinha que providenciar pela respectiva manutenção e que no Manual constavam os dizeres transcritos para o item 42.º dos factos provados.

De igual modo, procedeu a ré, na reparação do veículo seguindo as orientações da marca.

Contudo, de tais factos ressaltam duas evidências:

A primeira é que não é expectável que, em tão curto espaço de tempo fosse necessário levar o veículo à oficina seis vezes, sempre por motivos relacionados com o mau funcionamento do filtro de partículas.

A segunda é que a ré não alegou nem provou que tal necessidade se ficou a dever a qualquer conduta do autor, relativamente ao modo como conduzia a viatura, lembrando-se o que acima se deixou dito sobre a presunção expressa no artigo 3.º do DL 67/2003 e respectivos ónus probatórios.

Tratando-se, como se trata de um veículo adquirido em estado de novo, não era minimamente expectável que o autor, na veste de consumidor médio, devesse prever que o filtro de partículas iria exigir todas estas reparações e regenerações forçadas. O normal e expectável é que o sistema se auto regenerasse sem necessidade do recurso a equipamento só na posse de oficinas autorizadas.

Como se refere no Acórdão da Relação de Lisboa, de 06/12/2011, Processo n.º 850/10.0YXLSB.L1-7, disponível no respectivo sítio do Itij (citado pelo recorrente) *“face a tal factualidade não se pode concluir que o veículo da apelada apresenta as qualidades e desempenho habituais neste tipo de viaturas, e com que a apelada podia razoavelmente contar, antes se devendo concluir que as não apresenta, presumindo-se a não conformidade com o contrato, presunção que a apelante não ilidiu, como lhe competia”*.

Idêntica a conclusão a que se chegou no Acórdão da Relação de Guimarães, de 13 de Maio de 2021, Processo n.º 2927/18.4T8VCT.G1, disponível no mesmo sítio do anterior.

Pelo que, com o devido respeito, não se adere ao decidido no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 19 de Novembro de 2015, Processo n.º 139/12.0TVLSB.L1.S1, seguido no Acórdão ora em análise.

Ao invés, como acima preconizado, concluímos que o autor não podia, razoavelmente, contar com uma situação como a descrita nos autos, que constitui uma anomalia da viatura que adquiriu, o que acarreta a desconformidade com o contratado, o que a ré não ilidiu.

Assim, assiste ao autor, como decidido em 1.ª instância o direito de resolver o contrato, sendo que a contra-alegação da ré no que concerne ao presente recurso apenas se cinge à inexistência da invocada anomalia, pelo que é esta a questão de que nos incumbe ajuizar.

Concluindo, não se pode manter, quanto a esta questão, o Acórdão recorrido, que, assim, se impõe revogar, ripristinando-se, quanto a tal, a sentença proferida em 1.ª instância.

Pelo que, **quanto a esta questão, procede o recurso.**

### **B. Montante dos danos não patrimoniais a atribuir ao autor.**

Relativamente a esta questão, peticiona o autor a condenação da ré a pagar-lhe a quantia de 5.000,00 €, a título de danos não patrimoniais, ao invés dos 500.00 €, que lhe foram concedidos na sentença.

Quanto a tal, como consta do item 28.º, provou-se que a situação provocou no autor ansiedade quando tinha de se deslocar no veículo, pois não sabia se iria chegar ao destino ou não.

Nos termos do disposto no artigo 12.º, n.º 1, da Lei 24/96, de 31/7, o consumidor tem direito à indemnização dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes do fornecimento de bens defeituosos.

Nos termos do disposto no artigo 496, n.º 1, do Código Civil:

*“Na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito”*.

Como se colhe do Acórdão do STJ, de 26/6/91, in BMJ 408 – 538, a gravidade do dano mede-se por um padrão objectivo, tendo em conta as circunstâncias do caso concreto, sem ater a personalidades de sensibilidade exacerbada e a apreciar em

função da tutela do direito.

Por outro lado, como se refere, no Acórdão do STJ, de 07/06/2011, Processo 3042/06.9TBPNF.P1.S1, in <http://www.dgsi.pt/jstj>, importa verificar se os critérios seguidos na fixação desta indemnização, são passíveis de generalização para casos análogos, muito em particular, se os valores arbitrados se harmonizam com os critérios ou padrões que, numa jurisprudência actualista, devem ser seguidos em situações análogas ou equiparadas, nomeadamente, tendo em vista as lesões sofridas, suas consequências e a idade das vítimas.

Ou, como se refere no Acórdão do mesmo Tribunal, de 26/01/2012, Processo n.º 220/2001-7.S1, disponível no mesmo sítio do anterior deve “*ser tratado por igual o que merece igual tratamento*”, para o que se deve atender aos valores que vêm sendo fixados como compensação pelos danos não patrimoniais e no qual se referem os que como tal foram concedidos em alguns Arestos de tal Tribunal.

Entendimento que o STJ vem mantendo, podendo ver-se, o seu Acórdão de 21 de Abril de 2022, Processo n.º 96/18.9T8PVZ.P1.S1, disponível no mesmo sítio dos anteriores e em que se refere que o recurso à equidade tem papel preponderante, devendo ter-se em conta as regras da experiência, tendo em vista a actividade levada a cabo pelo lesado, designadamente, a conexão entre as lesões sofridas pelo mesmo e as condicionantes/exigências próprias de tal actividade, bem com as sequelas das lesões e seus reflexos no desempenho da actividade profissional habitual do lesado, sem esquecer os seus rendimentos, idade, tempo de vida activa e esperança média de vida.

E, ainda mais recentemente, no Acórdão de 30 de Abril de 2024, Processo n.º 1548/21.9T8PVZ.P1.S1, disponível no mesmo sítio dos anteriores, se reiterou tal posição.

Aqui se reforçando a ideia de que, em tais casos, a fixação da indemnização deve ser orientada por critérios de equidade e proporcionalidade à gravidade dos danos (no mesmo sentido, ainda, os Acórdãos do STJ, de 11/01/2024, Processo 76/13.0TBTVD.L2.S1; 16/01/2024, Processo 15898/16.2T8LSB.L1.S1 e de 10/04/2024, Processo n.º 987/21.0T8GRD.C1.S1), todos disponíveis no mesmo sítio dos anteriores.

No mesmo sentido e mais recentemente, o Acórdão do STJ, de 28 de Janeiro de 2025, Processo n.º 15721/19.6T8SNT.L1.S1.

Na categoria dos danos não patrimoniais abarcam-se todas as sequelas que afectam a personalidade do lesado, designadamente, as dores físicas e psíquicas, perdas de capacidade, tanto a nível físico como psíquico, vexames, sentimento de inferioridade por afectação da imagem, a nível estético, a saúde e bem estar, tudo, como acima já referido, a aferir objectivamente.

Concretizando, como se refere no Aresto de 21 de Abril de 2022, acima já citado, aqui se integram as dores físicas e morais; o dano estético; privação e satisfações e prazeres da vida, por força da impossibilidade de levar a cabo actividades de índole extra-profissional e de lazer; quebra da alegria de viver; défice de bem estar, resultante da existência de lesões muito graves; danos irreversíveis na saúde da vítima; prejuízo sexual e necessidade do auxílio de uma terceira pessoa, para os actos correntes da vida diária.

Cotejando os factos apurados, no que a tal concerne, demonstrou-se que o autor teve de ir seis vezes com o veículo à oficina e sofreu da referida ansiedade.

Tendo em linha de conta os critérios legais aplicáveis e atento o que o autor enfrentou, bem como que não se trata de critérios rígidos nem de quantias pré-determinadas nem fixas, somos de opinião que a atribuída a este título se revela ajustada e adequada, pelo que, se mantém a quantia de 500.00 €, fixada em 1.<sup>a</sup> instância.

**Assim, fixa-se a indemnização devida ao autor, a título de danos morais, na quantia de 500,00 €, o que implica a improcedência desta questão do recurso.**

Nestes termos, se **decide**:

Julgar parcialmente procedente o presente recurso, concedendo-se parcialmente a revista e, conseqüentemente, revoga-se o acórdão recorrido, repristinando-se a sentença proferida em 1.<sup>a</sup> instância.

Custas por ambas as partes, na proporção dos respectivos decaimentos, tanto para os termos do presente recurso, como em ambas as instâncias.

Lisboa, 17 de Junho de 2025

Arlindo Oliveira (relator)

Maria dos Prazeres Pizarro Beleza

Fátima Gomes