

Processo: 428/19.2T8LSB.L1-2
Relator: NELSON BORGES CARNEIRO
Descritores: DIREITO DO CONSUMIDOR
REPARAÇÃO
SUBSTITUIÇÃO
DANOS NÃO PATRIMONIAIS
Nº do Documento: RL
Data do Acórdão: 07-10-2021
Votação: UNANIMIDADE
Texto Integral: S
Texto Parcial: N
Meio Processual: APELAÇÃO
Decisão: PROCEDENTE
Sumário: I – Nos termos do DL n.º 67/2003, de 08-04, os meios que o comprador que for consumidor tem ao seu dispor para reagir contra a venda de um objeto defeituoso, não têm qualquer hierarquização ou precedência na sua escolha. Segundo o n.º 5 do art. 4.º do referido diploma legal, essa escolha apenas está limitada pela impossibilidade do meio ou pela natureza abusiva da escolha nos termos gerais.
II – A colocação de um veículo na oficina da ré constitui um facto concludente que permite deduzir a vontade de exigir a reparação dos defeitos “sem encargos”, faculdade que é atribuída pelo art. 4.º, n.º 1, do DL n.º 67/2003, em alternativa à possibilidade de exigir a substituição do bem, ou a redução do preço, ou a resolução do contrato.
III - Tendo os consumidores optado pelo direito à reparação do veículo automóvel, não gozam mais do direito a invocar tais defeitos ou a falta de conformidade do bem como fundamento para exigir a substituição do automóvel.
IV - Efetuadas sucessivas reparações no veículo e tendo o respetivo custo sido suportado pela ré, os direitos dos autores encontram-se extintos, não por caducidade, mas pelo cumprimento.

Decisão Texto Parcial:
Decisão Texto Integral:

Acordam os juízes da 2ª secção (*cível*) do Tribunal da Relação de Lisboa:

1. RELATÓRIO

AA e BB intentaram ação declarativa de condenação sob a forma de processo comum contra C. SANTOS – VEÍCULOS E PEÇAS, S.A., pedindo a sua condenação a proceder à substituição do veículo, matrícula ..-RQ-..., e, cumulativamente, a pagar a soma de € 4500,00, referentes ao dano da privação do uso, à razão de € 100,00/dia, assim como € 3000,00 a título de danos não patrimoniais, num total de € 7500,00; e a pagar o valor referente às despesas dos processos, assim como referente à desvalorização do veículo a liquidar em execução de sentença.

Foi proferida sentença que condenou ré a entregar aos autores um veículo novo de marca, modelo, em substituição do veículo de marca, modelo, com a matrícula ..-RQ-..., e a

pagar aos autores a quantia de € 1000,00, a título de indemnização por danos não patrimoniais, acrescida dos respetivos juros de mora, à taxa legal, vencidos e vincendos, desde a presente data até integral pagamento.

Inconformada, veio a ré apelar da sentença, tendo extraído das alegações[1],[2] que apresentou as seguintes

CONCLUSÕES[3]:

I. Os Recorridos adquiriram à Recorrente, em julho de 2016, o veículo da marca

....., modelo, com a matrícula ..-RQ-..;

II. Em maio de 2017, o veículo foi intervencionado pelos serviços da Recorrente para

atualização de software, não tendo sido detetada nem reportada pelos Recorridos qualquer anomalia;

III. No dia 21 de setembro do mesmo ano, o veículo foi sujeito à intervenção anual de

manutenção, não tendo sido detetado nem reportado pelos Recorridos qualquer problema com a viatura;

IV. Posteriormente, após ter sido registada uma avaria, no dia 17 de dezembro de 2017, a Recorrente procedeu à respetiva reparação, através da substituição do “sistema de turbo”;

V. Esta reparação foi feita ao abrigo da garantia do produtor e não comportou quaisquer custos para os Recorridos;

VI. Durante todo o período de reparação, a Recorrente disponibilizou aos Recorridos um veículo de substituição;

VII. Após esta reparação, e com mais 100 Km percorridos, o veículo voltou a dar entrada nas instalações da Recorrente, tendo os Recorridos apresentado queixas sobre o seu funcionamento;

VIII. O veículo foi inspecionado e ficou provado que não estava em causa qualquer

anomalia e que apenas se registava um problema relacionado com o mau contacto de uma ficha elétrica do sensor diferencial de pressão dos gases de escape;

IX. A ficha em causa tinha sido removida pelos técnicos da Recorrente aquando da substituição do sistema de turbo;

X. O problema foi resolvido e o carro voltou a ser utilizado;

XI. Posteriormente, no dia 19 de janeiro de 2018, quando o veículo já tinha percorrido

28 666 Km, o veículo deu novamente entrada nas instalações da Recorrente com indicação no painel de bordo de perda de líquido refrigerante;

XII. Da inspeção feita ao veículo, resultou que o problema tinha origem em falhas técnicas ocorridas durante a substituição do “sistema de turbo”;

XIII. Com efeito, grande parte do lubrificante tinha saído da linha de escape, causando danos no motor;

XIV. O problema era reparável através da substituição de algumas peças do motor, no entanto, uma vez que o modelo do motor era recente, seria difícil e demorado encomendar as peças que necessitavam de ser substituídas, pelo que por indicação da marca, a solução passou por substituir integralmente o motor;

XV. Essa substituição ocorreu em abril de 2018 e foi custeada na sua totalidade pela Recorrente;

XVI. Ao longo de todo o período em que a Recorrente esteve a aguardar que o motor chegasse da fábrica na, foi novamente disponibilizado um carro de substituição;

XVII. Com a substituição do motor, que, reitere-se, apenas ocorreu por razões de logística, foi reparada a avaria e a fiabilidade do veículo ficou assegurada por mais tempo;

XVIII. Mais tarde, no dia 16 de julho de 2018, o veículo foi assistido por um serviço de 24 horas, tendo sido rebocado e transportado para o concessionário “....., S.A.”, no, concessionário que não pertence ao grupo C. Santos, Veículos e Peças, S.A.;

XIX. Conforme resulta do histórico de garantias do veículo – junto ao processo pelos Autores em sede de audiência de julgamento – esteve em causa apenas a reprogramação dos injetores;

XX. A reprogramação dos injetores é um processo automático que o veículo opera sem qualquer necessidade de intervenção e que tem como objetivo controlar a emissão de gases poluentes;

XXI. Trata-se apenas de uma funcionalidade de otimização do veículo, que não constitui nenhuma anomalia ou avaria;

XXII. O veículo voltou a estar em circulação e, já com 33 105 Km, no dia 9 de agosto de 2018, foi sujeito à inspeção de manutenção anual, não tendo sido detetada qualquer anomalia;

XXIII. Aproveitando esta intervenção, os serviços da Recorrente substituíram ainda a chapeleira do veículo, conforme solicitado pelos Recorridos;

XXIV. Posteriormente, no dia 5 de julho de 2019, o veículo foi novamente alvo de uma intervenção por forma a que se procedesse a uma atualização do software;

XXV. No mês de setembro do mesmo ano, já com 51 030 Km percorridos, o veículo foi sujeito à manutenção anual, da qual resultou que não existia nenhuma anomalia no veículo e que o mesmo se encontrava

perfeitamente apto;

XXVI. Por fim, em setembro de 2020, já com 64 212 Km percorridos, o veículo foi novamente alvo de mais uma revisão para efeitos de manutenção anual que, uma vez mais, não detetou qualquer anomalia;

XXVII. Não obstante, em janeiro de 2019, os ora recorridos intentaram ação de condenação, pedindo a condenação da ora recorrente à substituição do veículo e ainda ao pagamento de uma indemnização a título de danos não patrimoniais;

XXVIII. O Tribunal a quo decidiu condenar a Recorrente à substituição do veículo e ao pagamento de € 1000,00 (mil euros), a título de indemnização por danos não patrimoniais;

XXIX. Por discordar da sentença, a Recorrente apresentou recurso de apelação junto do Tribunal da Relação de Lisboa;

XXX. A questão que nos ocupa é enquadrada nos termos do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril;

XXXI. Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º deste diploma, “as faltas de conformidade que se manifeste, num prazo de dois ou de cinco anos a contar da data de entrega de coisa móvel corpórea ou de coisa imóvel, respetivamente, presumem-se existentes já nessa data, salvo quando for incompatível com a natureza da coisa ou com as características da falta de conformidade”;

XXXII. Posto isto, e segundo o entendimento do Tribunal a quo, os Recorridos teriam de alegar e provar o mau funcionamento do veículo adquirido à Recorrente;

XXXIII. Sendo que, feita essa prova, teria a Recorrente de ilidir a presunção legal de que a falta de conformidade do veículo era existente no momento da entrega;

XXXIV. O Tribunal a quo considerou que os Recorridos provaram o mau funcionamento do veículo e que a Recorrente não ilidiu a presunção legal do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril;

XXXV. Ao fazê-lo, confundiu eventos fundamentais para a compreensão do problema que nos ocupa, nomeadamente intervenções por avarias com intervenções de manutenção do veículo;

XXXVI. Através da leitura da decisão recorrida, percebemos que o Tribunal a quo considerou que a avaria no “sistema de turbo” e a consequente substituição do motor constituem um defeito de fabrico enquadrável na legislação aplicável;

XXXVII. Para tal consideração, não tem, no entanto, qualquer fundamentação de facto,

limitando-se a indicar partes dos depoimentos de algumas testemunhas, descontextualizado o seu teor global;

XXXVIII. Para além de que nunca discute a possibilidade de se

estar ou não perante um defeito de fabrico;
XXXIX. Independentemente de tudo, a prova produzida ao longo do processo torna inequívoco que nunca existiu qualquer defeito de fabrico no veículo;
XL. Em nenhum dos documentos juntos no processo é mencionado um defeito de fabrico;
XLI. Relativamente à avaria do “sistema de turbo” os depoimentos credíveis das testemunhas CC, cujas transcrições relevantes – minutos 19:10 a 20:31, 39:41 a 40:49 e 47:01 a 47:40 - se encontram no artigo 74.º das alegações, e aqui se dão por integralmente reproduzidos;
XLII. E ainda de DD, cuja transcrição relevante – minutos 06:00 a 06:38 - se encontra no artigo 75.º das alegações, para o qual se remete e aqui se dá por integralmente reproduzido, foram elucidativos no sentido de não existir qualquer defeito de fabrico;
XLIII. Mas, mesmo que assim não fosse, resulta da prova documental junta em audiência de julgamento pelos Recorridos que, no momento em que ocorreu a substituição do “sistema de turbo”, o veículo já tinha percorrido 28 242 Km;
XLIV. E ainda que já tinha sido feita a manutenção anual, sem que tivesse sido detetado qualquer problema;
XLV. Esta situação é incompatível com a existência de um defeito que, se existisse teria de ter ocorrido em vários veículos do mesmo modelo, montados na mesma fábrica, o que não ocorreu conforme foi igualmente atestado pelo testemunho de técnico da;
XLVI. Resulta também da sentença que a conclusão errada do Tribunal a quo resultou da necessidade de substituição do motor;
XLVII. Também sobre este ponto, a prova produzida é clara ao demonstrar que a substituição do motor não se deveu a nenhum defeito, mas a uma mera avaria;
XLVIII. Sobre esta questão são decisivos os depoimentos das testemunhas CC, cujas transcrições relevantes – 39:41 a 40:49, 01:05:23 a 01:05:54 e 01:06:49 a 01:07:38 - resultam dos artigos 83.º e 84.º das alegações, que aqui se dá por integralmente reproduzido;
XLIX. E da testemunha EE, cuja transcrição relevante – 13:50 a 17:26 - resulta do artigo 85.º das alegações, que igualmente se deixa integralmente reproduzido;
L. A necessidade de substituir o motor, e não apenas as peças danificadas, ocorreu por razões logísticas e não resulta de nenhum defeito de origem;
LI. Tal como foi também explicado pela testemunha CC, cuja transcrição relevante – 12:57 15:45 - resulta do artigo 88.º das alegações, para o qual se remete dando-se aqui por integralmente reproduzido;
LII. Posto isto, perante toda a prova produzida e transcrita nas

alegações, teria o Tribunal a quo de dar como provado que o veículo em causa não tem qualquer defeito de fabrico, encontrando-se em perfeitas condições de utilização;

LIII. Impondo-se, assim, a alteração da decisão recorrida quanto aos pontos c) e f) da matéria de facto dada como não provada, devendo considerar-se como provados os seguintes factos, o que se requer:

- O veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrónica;*
- O veículo em causa não tem qualquer defeito de fabrico.*

LIV. Mas, mesmo que assim não se entenda, sempre se dirá que atualmente já não existe qualquer fundamento para a substituição do veículo;

LV. A decisão recorrida não tem suporte na matéria de facto dada como provada e não tem correspondência com as disposições legais do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril;

LVI. Perante a existência de um defeito do bem em relação ao contrato, a Lei estipula que o consumidor tem direito a que a conformidade do bem seja reposta sem encargos, por meio de reparação ou de substituição, ou, ainda, no limite à redução adequada do preço ou resolução contratual;

LVII. Ou seja, perante a existência de um bem defeituoso cabe ao vendedor proceder à reparação ou substituição do mesmo sem encargos para o consumidor;

LVIII. Concluída essa obrigação, seja através de reparação, seja através de substituição, fica sanada a desconformidade do bem, extinguindo-se o direito do consumidor;

LIX. No caso dos autos, apenas foram detetadas anomalias que foram naturalmente reparadas no âmbito da garantia da viatura;

LX. Ainda assim, o Tribunal entendeu tratar-se de um defeito de fabrico, enquadrável na presunção legal do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril;

LXI. O que significava que pendia sobre a Recorrente uma obrigação de reparação ou de substituição do veículo;

LXII. Mas, ainda assim, o mesmo Tribunal que apresentou este raciocínio, considerou também como facto dado como provado que a Recorrente procedeu à reparação, mediante a substituição do motor;

LXIII. Ainda que, após isso, nenhuma referência seja feita sobre esta questão ou sobre o comportamento do veículo após a substituição do motor;

LXIV. Para além do mais, esta circunstância não deixa de impressionar ainda mais se tivermos em conta que um dos temas da prova é, precisamente, a

(atual) falta de segurança da utilização do veículo;

LXV. Por outro lado, o contrário não é provado, ou seja, o Tribunal não prova que o veículo tenha revelado problemas após a substituição do motor;

LXVI. A prova produzida na audiência de julgamento é clara no sentido de que o veículo foi reparado e ficou perfeitamente apto desde a substituição do motor;

LXVII. Para o efeito, relevam-se de extrema importância o depoimento da testemunha

CC, cujas transcrições relevantes – 03:27 a 04:07 e 40:47 a 41:30 - resultam do artigo 117.º das alegações, que aqui se deixam por integralmente reproduzidas;

LXVIII. E ainda da testemunha DD, nomeadamente sobre a questão dos injetores que os Autores, de forma errada, qualificam como uma avaria, cuja transcrição relevante – 06:37 a 07:29 - resulta do artigo 118.º das alegações, para o qual se remete;

LXIX. Atendendo ao histórico do processo, após a substituição do motor, registaram-se as seguintes ocorrências: reprogramação dos injetores, no dia 16 de julho de 2018; serviço de manutenção anual (com recolocação da chapeleira a pedido dos Recorridos), no dia 9 de agosto de 2018; atualização de software, no dia 5 de julho de 2019; serviço de manutenção anual, no dia 3 de setembro de 2019; e serviço de manutenção anual, no dia 21 de setembro de 2020;

LXX. Sobre a reprogramação dos injetores, como já tivemos oportunidade de dizer, trata-se de um processo normal, que não resulta de nenhuma avaria, conforme foi explicado pela testemunha CC, cuja transcrição relevante – 32:30 a 36:41 - resulta do artigo 122.º das alegações, para o qual se remete;

LXXI. A inexistência de qualquer avaria e/ou anomalia é depois confirmada pelo restante histórico do veículo;

LXXII. Com efeito, cerca de um mês depois da reprogramação dos injetores, o veículo é sujeito à manutenção anual, sem que nenhuma anomalia tenha sido detetada;

LXXIII. Em setembro de 2019, com mais 17 925 Km percorridos, o veículo é objeto de nova manutenção anual, sem que, uma vez mais, tenha sido detetado qualquer problema;

LXXIV. E, por fim, passado um ano, durante o qual o veículo percorreu mais 13 182 Km, no dia 21 de setembro de 2020, houve nova manutenção, sem que tenha sido detetado qualquer problema;

LXXV. A ausência de qualquer anomalia é inclusivamente confirmada pela testemunha FF, cuja transcrição relevante – 00:50 a 07:22 - resulta do artigo 129.º das alegações, para o qual se remete;

LXXVI. e ainda pelo próprio Autor através da prestação de declarações de parte, cuja transcrição relevante – 16:43 a 17:16 - resulta do artigo 130.º das alegações, para o qual se remete;

LXXVII. Mas, mesmo que toda esta prova não tivesse sido produzida torna-se difícil compreender como poderia um veículo não estar em condições quando percorreu mais de 30 mil km após a substituição do motor;
LXXVIII. Basta, por exemplo, atender ao facto de o veículo ter percorrido, só entre 2019 e 2020, no espaço de um ano, mais de 13 mil quilómetros;

LXXIX. Posto isto, o Tribunal a quo deveria ter dado como provado que o veículo ficou definitivamente reparado, estando atualmente perfeitamente apto a ser conduzido;

LXXX. Assim, em face da prova testemunhal e documental produzida nos autos, impunha-se decisão diversa da matéria de facto constante dos pontos e), f), g), h), i) e j) dos factos não provados, devendo aditar-se à matéria de facto provada os seguintes factos, o que se requer:

- O problema ficou definitivamente resolvido;*
- O veículo encontra-se em perfeitas condições;*
- Perante a avaria detetada a Ré entendeu ser de substituir o motor do veículo, facto do qual informou os Autores;*
- A Ré cometeu um erro na montagem dos componentes que tiveram de ser desmontados para que fosse possível realizar-se a intervenção realizada a 21 de dezembro de 2017, o que se reconduziu a um mau contato elétrico que originou uma perda ligeira de líquido refrigerante, objeto da reparação de 09 de janeiro de 2018;*
- A reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão;*
- A adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor.*

LXXXI. Mas, estranhamente, o Tribunal a quo apenas se limita a dar como provada a “falta de confiança” dos Recorridos no veículo;

LXXXII. Para o fazer baseou-se de forma exclusiva nos depoimentos prestados pelas testemunhas indicadas pelos Recorridos e nas declarações de parte do Autor AA;

LXXXIII. No entanto, nos termos da Lei, a falta de confiança não gera, por si só, uma causa de desconformidade do bem em relação ao contrato;

LXXXIV. Sendo certo que a alegada falta de confiança não é compatível com a circunstância de os Recorridos terem utilizado amplamente o veículo, percorrendo cerca de 64 mil quilómetros

entre julho de 2016 e setembro de 2020, e mais de 30 mil quilômetros entre abril de 2018, quando foi substituído o motor, e setembro de 2020, data da última revisão.

LXXXV. Teria de ser provada uma anomalia que, efetivamente, pusesse em causa a segurança dos utilizadores e essa prova não existe;

LXXXVI. Na qualidade de vendedor, a Recorrente garantiu, através das intervenções periódicas de manutenção, que o veículo reúne todas as condições de segurança;

LXXXVII. Por outras palavras, a segurança do veículo tem vindo a ser anualmente atestada pela Recorrente e pela utilização dos Recorridos;

LXXXVIII. Para além do mais, a substituição do motor é o tipo de reparação que melhores garantias de segurança poderá oferecer;

LXXXIX. Por outro lado, terá de se ter em conta que a sensação de medo e de insegurança em relação a um veículo varia de pessoa para pessoa;

XC. A subjetividade dessas sensações é desde logo comprovada pelos Recorridos: a Autora não sente segurança no veículo, ao contrário do que acontece com o Autor e com a sua filha;

XCI. Sobre este ponto, foram elucidativas as declarações de parte do Autor AA, que informou o Tribunal a quo que atualmente era a sua filha que conduzia o veículo, conforme transcrição relevante – 07:02 a 07:36 – que resulta do artigo 152.º das alegações, para o qual se remete;

XCII. De todas as maneiras, é difícil compreender a sensação de falta de segurança num veículo que, desde a substituição do motor até ao ano de 2020, percorreu uma média superior a 13 mil quilómetros por ano;

XCIII. Ainda assim, entendeu o Tribunal a quo condenar a Recorrente à substituição do veículo;

XCIV. Para o fazer, ignorou que a reparação já tinha sido feita e, portanto, em qualquer caso, cumprida a obrigação da Recorrente;

XCV. E nesse sentido, nem se diga que os Recorridos, na qualidade de consumidores, e nos termos do n.º 5 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, teriam direito a “optar” pela substituição do bem, em vez da reparação;

XCVI. Conforme resultou da factualidade dada como provada, a solução da reparação, através da substituição do motor, foi tacitamente aceite pelos Recorridos;

XCVII. Não só porque deixaram o veículo nas instalações da Recorrente, e aí lhes foi comunicada a solução que ia ser adotada;

XCVIII. Mas também porque o veículo foi – e continua a ser - utilizado até aos dias de hoje!

XCIX. O pedido de substituição do veículo esbarra, por isso, de forma clara, no instituto do abuso de direito, previsto no artigo 334.º do Código Civil, na modalidade de venire contra factum proprium;

C. Por tudo isto, a solução preconizada pelo Tribunal é injusta e permite que os Recorridos tenham direito, de forma cumulativa, à reparação e à substituição do veículo;

CI. Com a decisão recorrida, a Recorrente é obrigada a cumprir a obrigação uma segunda vez, o que é absolutamente inadmissível e inaceitável do ponto vista legal;

CII. A solução evita ainda que os Recorridos suportem o custo da desvalorização inerente à compra de um veículo;

CIII. Para além da substituição do veículo, foi ainda a Recorrente condenada a pagar € 1000,00 (mil euros) a título de danos não patrimoniais;

CIV. Os danos não patrimoniais são indemnizáveis atendendo à sua gravidade, nos termos do artigo 496.º do Código Civil;

CV. Conforme decidiu o Supremo Tribunal de Justiça, apenas são suscetíveis de indemnização bens como a vida, a saúde, a integridade física, a perfeição física, a liberdade, a honra, o bom nome, a reputação, a beleza (...);

CVI. O que significa que o bem em causa tem de atingir um elevado grau de importância na ordem jurídica;

CVII. Esta situação é corroborada pela doutrina, nomeadamente por Antunes Varela, que refere que: “os simples incómodos ou contrariedades não justificam a indemnização por danos não patrimoniais”;

CVIII. No caso dos autos, a condenação do tribunal resultou apenas de alegados “incómodos e transtornos”;

CIX. Ora, se por um lado, resulta da prova produzida que tais incómodos e transtornos não vão para além do razoável;

CX. Por outro, segundo o entendimento da jurisprudência e da doutrina, os mesmos não cabem na já citada previsão legal;

CXI. O que resulta da prova produzida é que os alegados incómodos se traduzem nas diligências normais de um proprietário de um automóvel que tem, naturalmente, que contar com avarias e serviços de manutenção;

CXII. Mas, ainda que assim não se considere, sempre se dirá que a substituição do veículo decretada pelo Tribunal a quo corresponde a um ganho económico para os Recorridos que resulta na circunstância de não terem de suportar a desvalorização do atual veículo;

CXIII. Esse ganho é, por si só, bastante superior ao valor equitativamente fixado pelo Tribunal;

CXIV. Devia, por isso, o Tribunal ter considerado que não existia qualquer fundamentação para uma indemnização por danos não

patrimoniais.

Termos em que não se deve manter a douta sentença, devendo o presente recurso merecer integral provimento, proferindo-se acórdão que absolva a Recorrente de todos os pedidos formulados.

Os autores contra-alegaram, pugnando pela improcedência da apelação da ré.

Colhidos os *vistos*[4], cumpre decidir.

OBJETO DO RECURSO[5],[6]

Emerge das conclusões de recurso apresentadas por C. SANTOS – VEÍCULOS E PEÇAS, S.A., ora apelante, que o seu objeto está circunscrito às seguintes questões:

1.) Reapreciação da matéria de facto.

2.) Saber se os compradores podem pedir a substituição do veículo após ter sido reparado pela vendedora.

3.) Compensação por danos não patrimoniais.

2. FUNDAMENTAÇÃO

2.1. FACTOS PROVADOS NA 1ª INSTÂNCIA

1. Os Autores adquiriram à Ré, em 15 de julho de 2016, o veículo de marca, modelo, com a matrícula ..-RQ-...

2. Em 21 de dezembro de 2017, o veículo dos Autores deu entrada, com reboque, nas instalações da Ré com uma avaria do sistema “turbo” que implicou a sua substituição, assim como dos sensores de temperatura do sistema de escape, sensores NOX dianteiros e traseiros, sensores do tubo dpf, sondas de temperatura e catalisadores, ao abrigo da garantia do produtor.

3. Em 08 de janeiro de 2018, o veículo “não pegava à primeira”, a 7.ª velocidade “não entrava”, “não desenvolvia” e a engrenagem das mudanças era feita com dificuldade e só a partir das 3000 rotações, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

4. No dia 19 de janeiro de 2018, o motor do veículo deixou de desenvolver, novamente, aparecendo uma mensagem do líquido de refrigeração e uma luz vermelha no manómetro de temperatura, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

5. Em 14 de fevereiro de 2018, os Autores queixaram-se de “ruído de motor”, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

6. Além de todas estas situações, os Autores, em diferentes momentos, foram denotando um cheiro a “queimado”, tendo levado o veículo às instalações da Ré, onde foram informados que isso não seria um problema.

7. Na sequência da última intervenção, foi identificada a necessidade de substituição do motor do veículo.

8. O automóvel tinha feito menos de 30 000 km.

9. O Autor sempre entregou o veículo nas instalações da Ré, consentindo que esta fizesse as reparações que entendesse por pertinentes e justificadas.

10. No entanto, nunca a Ré informou quais as reparações que teria

levado a cabo, em cada um dos momentos/situações suprarreferidos, sendo certo que aos Autores, apesar de solicitado, nunca foi fornecido qualquer tipo de relatório técnico que ateste as intervenções levadas a cabo.

11. O Autor enviou à Ré um e-mail, a 04 de abril de 2018, e uma carta, em 12 de abril de 2018, na qual solicitou a substituição imediata do veículo, aos quais não logrou obter qualquer resposta.

12. O Autor expôs a situação junto da marca, Portugal, que respondeu nos seguintes termos: “(...) verificou-se um atraso pontual no fornecimento do motor necessário para reparar a sua viatura, situação que garantimos ser excepcional uma vez que não é de todo representativa dos padrões de qualidade preconizados pelo fabricante, e para a qual apelamos à sua melhor compreensão. (...) “Pelo exposto, salientamos que todas as obrigações decorrentes da garantia têm sido cumpridas pelo que, quanto à pretensão da troca da viatura, informamos que deverá articular a mesma diretamente junto da C. Santos V.P. -, sendo esta a entidade indicada e competente para o efeito. (...)”.

13. A Ré procedeu à troca do motor, sem explicar a razão.

14. Em reunião havida em março de 2018, um representante da Ré, EE, transmitiu que a resolução da questão passaria pelo pagamento de € 12 000,00 adicionais para a obtenção de um carro novo equivalente, o que foi recusado pelos Autores.

15. A 15 de julho de 2018, foi solicitada a intervenção do serviço 24 horas por “anomalia na programação dos injetores”, tendo o veículo sido entregue, desta vez, na “....., S.A.”, em, concessionário da Marca, tendo sido feita a reprogramação dos injetores (codificação dos injetores / calibração da compensação do volume da injeção).

16. Aquando da última intervenção da Ré (substituição do motor), entenderam os Autores não proceder ao levantamento do veículo.

17. Entretanto, os Autores levantaram o veículo e procederam à entrega do veículo de substituição quando a Ré os avisou que, caso não o fizessem, começaria a ser cobrada uma taxa de utilização diária.

18. O veículo é utilizado especialmente pela Autora como forma de transporte diário dos netos.

19. A Autora não confia que o veículo esteja com os patamares mínimos de segurança, o que se traduz num constante estado de hiper vigília, ansiedade e receio.

20. A Autora desenvolveu receio em circular com o veículo, mormente à noite e fora da sua área de residência, coibindo-se de sair ou desenvolver outras atividades familiares, nomeadamente com os seus netos, em que seja necessário a utilização do mesmo, uma vez que receia estar a colocar em causa a sua segurança, assim como a dos demais.

21. Os Autores fizeram a revisão do veículo em julho de 2017, com msg para reabastecer “ADBlue”.

22. *Aos Autores foi sempre entregue um veículo de substituição, de marca, modelo e características idênticas, nomeadamente durante todo o período de espera pelo novo motor e no período de reparação.*
23. *Os Autores realizaram “manutenções” ao veículo, em agosto de 2018 e em setembro de 2019, nas instalações da Ré.*
24. *O veículo continuou a circular após a última intervenção.*
25. *O motor a aplicar no veículo demorou algum tempo a ser fornecido pelo fabricante.*
26. *A é uma sociedade comercial anónima que tem como objeto:*
- a) importação e/ou comercialização de veículos automóveis, respetivos motores, peças, acessórios e produtos com os mesmos relacionados;*
 - b) indústria de reparação de veículos automóveis e serviços conexos e a comercialização de produtos relacionados com essa indústria e serviços;*
 - c) qualquer atividade relacionada com ou de apoio ao comércio de veículos automóveis, conforme certidão permanente com o código de acesso*
27. *No exercício da sua atividade comercial, a importa para Portugal produtos das marcas e, produzidos pela sociedade de direito,, com sede em, na*
28. *Os veículos importados pela são, posteriormente, distribuídos pela rede de concessionários autorizados e, em que se integra a Ré, C. Santos Veículos e Peças, S.A..*
29. *A não presta assistência técnica a veículos, de forma direta, sendo, tal atividade desenvolvida pela rede de oficinas autorizadas, em que também se integra a Ré.*
30. *No exercício da sua atividade, a vendeu o veículo dos autos à Ré, em 14 de junho de 2016.*
31. *Apenas em 19 de fevereiro de 2018, através de uma consulta técnica realizada pela Ré, a teve conhecimento das intervenções realizadas em dezembro de 2017 e da situação de fevereiro de 2019.*
32. *A Ré transmitiu à que o veículo dos autos havia tido uma avaria, em dezembro de 2017, tendo, na sequência dessa avaria, sido substituído o turbo, o intercooler e a linha de escape, bem como os respetivos sensores.*
33. *De acordo com os elementos transmitidos pela Ré, a avaria ocorrida em dezembro de 2017 terá sido causada por passagem de óleo para o sistema de escape.*
34. *A avaria ocorrida em fevereiro de 2018 foi objeto de análise remota pela e pelo fabricante,, no âmbito da consulta técnica colocada pela Ré.*
35. *Da análise às informações prestadas pela Ré (a não inspecionou o veículo) resultou que o veículo apresentava sinais de falta de lubrificação e que havia danos no motor que aconselhavam a sua substituição.*

36. O motor veio a ser substituído, tendo a reparação ficado concluída em abril de 2018.

37. A substituição do motor foi feita ao abrigo da garantia de bom funcionamento do veículo.

2.2. FACTOS NÃO PROVADOS NA 1ª INSTÂNCIA

a) (apenas) no âmbito do último momento de entrega do veículo para reparação nas oficinas da Ré foi facultado um veículo de substituição aos Autores;

b) procedendo ao seu levantamento a 11 de junho de 2018, quando já não era sustentável para o seu agregado familiar continuar sem a utilização daquele veículo;

c) o veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrónica;

d) os Autores foram sempre informados de todos os trabalhos realizados no veículo e de quais as peças substituídas ou intervencionadas;

e) o problema ficou definitivamente resolvido;

f) o veículo em causa não tem qualquer defeito de fabrico, encontrando-se em perfeitas condições;

g) perante a avaria detetada, a Ré entendeu ser de substituir o motor do veículo, facto do qual informou os Autores;

h) a Ré cometeu um erro na montagem dos componentes que tiveram de ser desmontados para que fosse possível realizar-se a intervenção realizada a 21 de dezembro de 2017, o que reconduziu a um mau contacto elétrico que originou a uma perda ligeira de líquido refrigerante, objeto da reparação de 09 de janeiro de 2018;

i) a reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão, que por vezes pode ser afetada pelo o tipo de combustível utilizado e será mais frequente caso o mesmo utilizado seja de menor qualidade;

j) a adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor.

2.3. O DIREITO

Importa conhecer o objeto do recurso, circunscrito pelas respetivas conclusões, salvas as questões cuja decisão esteja prejudicada pela solução dada a outras, e as que sejam de conhecimento officioso[7].

3.) REAPRECIACÃO DA MATÉRIA DE FACTO.

A Relação deve alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto, se os factos tidos como assentes, a prova produzida ou um documento superveniente impuserem decisão diversa – art. 662º, nº 1, do CPCivil.

Pretendeu a Reforma de 2013, “reforçar” os poderes da 2ª

instância em sede de *reapreciação da matéria de facto impugnada*. Assim, a Relação, para além de manter os *poderes cassatórios* (ou de *anulação*) da decisão recorrida decorrente de uma fundamentação indevida, insuficiente, obscura ou contraditória, passou a ver substancialmente incrementados os poderes-deveres de *reapreciação fáctica*, ordenado, quer a *renovação (repetição) dos meios de prova pessoal*, quer a *produção de novos meios de prova*". Poderes esses (*de utilização oficiosa*), não só de carácter *inquisitório*, como também de carácter *instrutório*, em ordem ao proclamado e aludido *desideratrum* do alcance da *verdade material*[8].

A reapreciação, por parte do tribunal da 2.^a instância, da decisão de facto impugnada não se deve limitar à verificação da existência de erro notório, mas implica uma reapreciação do julgado sobre os pontos impugnados, em termos de formação, pelo tribunal de recurso, da sua própria convicção, em resultado do exame das provas produzidas e das que lhe for lícito ainda renovar ou produzir, para só, em face dessa convicção, decidir sobre a verificação ou não do erro invocado, mantendo ou alterando os juízos probatórios em causa[9].

No âmbito dessa apreciação, dispõe o Tribunal da Relação de margem suficiente para, com base na prova produzida, em função do que for alegado pelo impugnante e pela parte contrária, bem como da fundamentação do tribunal da 1.^a instância, ajustar o nível de argumentação probatória de modo a revelar os fatores decisivos da reapreciação empreendida[10]. Porque necessariamente *gravados os depoimentos prestados na audiência final (art. 155º)*, bem como (*gravados e/ou registados os prestados antecipadamente ou por carta – art. 422º, nºs 1 e 2*), pode a Relação reapreciar e reponderar a prova produzida sobre a qual haja assentado a decisão impugnada, atendendo aos elementos indicados, em ordem a formar a sua *própria e autónoma convicção sobre o material fáctico (resultado probatório) processualmente adquirido*[11].

Quando seja impugnada a decisão sobre a matéria de facto, deve o recorrente obrigatoriamente especificar, sob pena de rejeição, os concretos pontos de facto que considera incorretamente julgados, os concretos meios probatórios, constantes do processo ou de registo ou gravação nele realizada, que impunham decisão sobre os pontos da matéria de facto impugnados diversa da recorrida, e a decisão que, no seu entender, deve ser proferida sobre as questões de facto impugnadas - art. 640º, nº 1, als. a), b) e c), do CPCivil.

A não satisfação destes ónus por parte do recorrente implica a rejeição imediata do recurso[12].

Ele tem de especificar obrigatoriamente, na alegação de recurso, não só os pontos de facto que considera incorretamente julgados, mas também os concretos meios probatórios, constantes do

processo ou do registo ou gravação nele realizada, que, em sua opinião, impunham decisão sobre os pontos da matéria de facto impugnados diversa da adotada pela decisão recorrida[13].

No recurso de apelação em que seja impugnada a decisão da matéria de facto é exigido ao recorrente que concretize os pontos de facto que considera incorretamente julgados, especifique os concretos meios probatórios que imponham uma decisão diversa, relativamente a esses factos, e enuncie a decisão alternativa que propõe[14].

A apreciação do erro de julgamento da decisão de facto é circunscrita aos pontos impugnados, embora, quanto à latitude da investigação probatória, o tribunal de recurso tenha um amplo poder inquisitório sobre a prova produzida que imponha decisão diversa, como decorre do preceituado no artigo 662.º, n.º 1, do CPC, incluindo os mecanismos de renovação ou de produção dos novos meios de prova, nos exatos termos do n.º 2, alíneas a) e b), do mesmo artigo, sem estar adstrito aos meios de prova que tiverem sido convocados pelas partes e nem sequer aos indicados pelo tribunal recorrido[15].

Tendo o/a recorrente identificado no corpo alegatório os concretos meios de prova que impunham uma decisão de facto em sentido diverso, não tem que fazê-lo nas conclusões do recurso, desde que identifique os concretos pontos da matéria de facto que impugna[16].

Identificando a recorrente, no corpo das alegações e nas conclusões, os pontos da matéria de facto que considera incorretamente julgado, identificando e transcrevendo o depoimento testemunhal que, no seu entender, impõe decisão diversa e retirando-se da leitura das alegações, ainda que de forma menos clara, qual a decisão que deve ser proferida a esse propósito, mostra-se cumprido o ónus de impugnação previsto no art. 640.º do CPCivil[17].

No caso dos autos, os apelantes ao impugnarem a decisão proferida sobre a matéria de facto, nas suas alegações cumpriram os ónus de especificação/ identificação a que se referem os n.ºs 1 e 2, do art. 640º, do CPCivil.

Factos não provados constantes das alíneas c) e f)

A apelante, C. Santos – Veículos e Peças, S.A., alegou que “*nunca existiu qualquer defeito de fabrico no veículo que foi objeto de compra e venda*”.

Mais alegou que “*a substituição do motor não teve origem em qualquer defeito de fabrico, mas sim numa anomalia reparável*”.

Assim, conclui que “*devem ser considerados como provados os pontos c) e f) da decisão da matéria de facto dada como não provada*”.

Em relação a tal matéria de facto, o tribunal *a quo* deu como não provado que:

- *O veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrônica – facto não provado alínea c);*
- *O veículo em causa não tem qualquer defeito de fabrico, encontrando-se em perfeitas condições – facto não provado alínea f).*

O tribunal a quo fundamentou as suas respostas negativas “porquanto foi feita prova em contrário ou não foi feita prova suficiente. Na verdade, não foram juntos quaisquer relatórios técnicos ou outros elementos, nomeadamente os que terão sido remetidos à e objeto de análise, em termos de se poder concluir, com a certeza exigível, quais as origens das “avarias” e se as mesmas ficaram definitivamente resolvidas. Da mesma forma que as testemunhas não conseguiram fazer “afirmações”, dando apenas conta das “probabilidades”, não consegue o Tribunal ter uma base documental “pericial” que habilite a chegar a tais afirmações. Os ditos “elementos transmitidos pela Ré” que terão sido “objeto de análise remota pela e pelo fabricante,”, não foram trazidos ao conhecimento dos autos. Todas as explicações que resultarão desses elementos nunca foram dadas e, em bom rigor, continuam os mesmos em “segredo”, não podendo a prova basear-se (apenas) na referência a elementos que, existindo, não foram dados a conhecer, nem em sede judicial nem anteriormente”.

Vejam as questões.

Em relação a tais factos, a testemunha, CC, referiu, nomeadamente, que “Este carro foi vendido em 2016, não sei precisar o mês. Recordo-me que volvido um ano sensivelmente um ano e pouco teve uma anomalia com o turbo. Esta anomalia gerou passagem de óleo para a linha de escape e que motivou como consequência a substituição de todos os componentes que são responsáveis pelo tratamento de gases escape. Portanto, esta libertação de óleo contaminou os respetivos componentes e houve necessidade de substituir integralmente estes mesmos componentes devido à consequência. Posteriormente, o carro teve efetivamente uma anomalia depois no motor (02:13); “Bom, eu estive a consultar o histórico e recordo-me que depois de ter escrito, de ter sido feita essa intervenção, e se calhar estamos aqui a falar com uma distância de 200 km houve uma visita do cliente à oficina com indicação que o carro não desenvolvia, creio que até com a indicação que acendeu luz de gestão de motor e foi confirmado que existia ali uma ficha do sensor de diferença de pressão sobre partículas que tinha maus contactos terminais. Esta ficha foi necessária remover para substituir o turbo e na altura foi associado provavelmente o encaixe não ficou nas devidas condições o que motivou este mau contacto terminais. Não facilitámos e substituímos precisamente estes três terminais que compõe esta ficha precisamente para acautelar esta incidência, mas isto foi muito pouco tempo depois do carro ter sido entregue ao cliente,

porque se bem recorde foi 100 ou 200 km depois” (09:07); “pronto e este ruído, nós, após diagnóstico constatamos que ele era oriundo do interior do motor, nós prontamente reportámos isto ao fabricante, estivemos a fazer investigações com vídeo-escópio, perceber de que zona interior é que estava a ocorrer este ruído, foi feitas verificações dos componentes mecânicas, percebeu-se claramente que era do interior, foi removida algumas peças, verificou-se que havia índices de pequena gripagem. Bom, o que é que é uma gripagem? O motor tem uma função principal que é segurar a origem do movimento circular que nós precisamos para que um carro funcione e o motor no fundo transforma a energia química da combustão em energia mecânica com movimento rotativo. Este, este componente tem muitas peças que estão a rodar ciclicamente e acho que para o utilizador comum é mais ou menos fácil perceber porque nós vemos as rotações no conta rotações, quando nós vemos lá 500 mil rotações significa que o motor deu num minuto mil voltas. Ora, para ele rodar ele tem de ter garantido que todas as peças que estão neste movimento são corretamente lubrificadas, nunca pode haver aqui excesso de atrito que possa comprometer esta rotação contínua e o que aconteceu é que foi verificado que neste motor, devido a défice de lubrificação, por algum motivo, que não fica aqui excluído a possibilidade de ter sido consequência do turbo, porque o turbo quando se danificou, o óleo que existe precisamente para lubrificar o motor, uma grande parte dele escapou-se pela linha de escape, pode dizer-se que pode ter sido até um bocadinho responsável por esta incidência que aconteceu mais tarde, nós vimos que havia componentes que estavam com marcas de excesso de atrito, atrito este que foi associado ao défice de lubrificação do motor e, por isso, foi reportado, identificámos os componentes, em condições normais, num motor comum, aliás se for à data de hoje se houver estes danos num motor destes, já existe peças, já é possível reparar, naquela data a não fornecia peças e foi substituído integralmente;” (13,21); “Cá está. Aqui foi a intervenção precisamente do turbo e que gerou, ou seja, se repararmos temos várias linhas com 28.143 km etemos aqui uma, a primeira, digamos, de cima para baixo que é o eixo da roda da turbina perda de óleo e depois foi substituído aqueles componentes que eu aqui falei da linha de escape que é a sonda lâmpada, que é as sondas (imperceptível), que é o fio de partículas, que é o catalisador... Todos estes componentes ficaram afetados devido ao problema do turbo” (26:28); “é certo que houve uma avaria no turbo, é certo que não é, à partida expectável que tal acontecesse, é certo que o histórico da nos diz que um turbo tem uma longevidade significativa. Este não teve, teve uma anomalia, nós não o podemos desmontar para analisar o motivo por que a fábrica é que faz essa análise. Nós simplesmente constatámos a evidência. O turbo tem um veio que liga duas turbinas e estas turbinas rodam sempre com rotações superiores a 60.000 rotações por minuto,

*portanto é uma peça que tem uma exigência enorme e que também tem que ter uma lubrificação contínua para assegurar que ela roda sem qualquer tipo de acréscimo de atrito, não há dúvida que esta peça fatigou. Fatigou. O porquê se é um defeito de fabrico vedano se é um defeito de fabrico do veio, não consigo dizer, porque não foi feito nenhuma análise nem tínhamos essa possibilidade de o fazer” (17:15); “Dizer que o motor teve um defeito de fabrico, eu diria que não porque aquilo que teve um defeito de fabrico foi o turbo e o motor foi uma consequência” (18:28); “percebo claro e acho que se calhar o histórico dos quilómetros dizem isso mesmo, ou seja, o que estou a dizer é que foi uma avaria daquela peça, fadigou, porque se de facto ela tivesse sido mal montada, se houvesse um defeito de fabrico era muito pouco provável que fizesse 25 mil kms, portanto houve ali uma fadiga precoce daquela peça, se era expectável? Com aquilo que nós temos de dados diria que não, porque os motores dos fazem bastantes mais quilómetros e pronto teve aqui uma fadiga precoce, é um facto” (20,02); “Eu queria acrescentar que é mais para além da percepção, portanto é factual, tecnicamente existiu este problema do turbo, que de facto não era expectável, é um facto, da experiência assim nos diz que um turbo não dura só 25 mil quilómetros ou 28 mil quilómetros ou quanto é que foi, pronto, nessa ordem de grandeza de utilização, mas o que é certo é que este componente avariou, é um facto, levou a esta intervenção, esta relação com o motor está muito próxima da verdade factual, portanto o turbo inibiu que existisse a quantidade de óleo suficiente no motor e pode ter sido ele a originar aquele dano no motor e foi substituído e ficou debelado por completo esta incidência” (40,09); *Portanto, se houve aqui alguma questão que, de facto, que fosse clara de defeito de fabrico contínuo, continuado, seria inconcebível nós, enquanto prestador de serviços, ser conhecedor disso e entregar um produto ao cliente. Nós nunca faríamos isso. Este carro não tem nenhum defeito de fabrico. O que teve foi intervencionado, foi solucionado” (47,04); “então a tese de que existe genericamente um defeito de fabrico de défice de lubrificação nestes motores deixa de fazer sentido” (1:05:48); “Certo” (01:01:59), respondendo à pergunta: “E também referiu, a propósito desse efeito de contaminação, efeito de causa, referiu que pode ter sido consequência do turbo, da falência do turbo, o problema que ocorreu no motor” (01:01:46); “Sublinho a sua palavra “poderia”, precisamente porque não tenho forma de lhe atestar inequivocamente que o problema do motor teve origem no turbo. Eu disse poderia, pode (01:06:20), em resposta à pergunta: “a entidade concessionária veio aqui dizer que não havia ligação nenhuma entre a reparação do turbo e a ligação do motor. Não havia ligação nenhuma, eram coisas completamente diferentes. O Sr. deu a indicação de que não, que poderia a questão de o motor também estar relacionada com a questão do turbo” (01:02:10); “Pronto, vamos sublinhar sempre a palavra poderia, porque foi**

essa a

palavra que eu usei e vou continuar a usar. Ora efetivamente durante a rutura do funcionamento do turbo pode ter ficado com quantidade de óleo abaixo daquilo que seria a necessária para lubrificar o motor. Quando fizemos a substituição do turbo nós não tivemos evidência nenhuma do lado do motor que existisse aqui alguma desconformidade, não tivemos. Aliás, o carro” (01:14:43); “Exatamente, exatamente. (01:15:10), em resposta à pergunta: “Mas podia já haver e não terem visto, não é isso?” (01:15:07); “não sendo... pode ter sido precisamente aquelas três causas que eu aqui lhe referi. Não sei se reteve. As três causas podem ser: problema de bombeamento de óleo do próprio motor que está, uma peça que está dentro do motor, pode ter sido falta de óleo, e repare, falta de óleo, turbo perdeu óleo pela linha de escape se calhar há aqui alguma possibilidade, ou pode ser a qualidade do lubrificante. São estas três únicas causas possíveis para ter acontecido aqueles danos mecânicos que eram pequenos e que era só substituir aqueles componentes. Como não tive oportunidade, nem tivemos oportunidade de validar isto porque a fábrica disse assim não há capas metam um motor novo, sabemos uma coisa, todos aqui podemos saber e qualquer pessoa se calhar tem este entendimento, se existia ou se existiu danos mecânicos por défice de lubrificação, défice de lubrificação implica um motor novo, está sanado” (01:06:49).

Por sua vez, a testemunha, DD, referiu, nomeadamente, que “não” (06:24), em resposta à pergunta: “atendendo aquilo que percecionou, informação que lhe foi transmitida e depois levou a que aconselhassem a substituição do motor, mas de alguma forma concluíram, e até com referência a eventuais outras situações com que se tenham deparado que existia algum tipo de defeito de fabrico ou algum problema de origem?” (06:00); uma avaria comum (06:27), em resposta à pergunta: “ou era uma avaria?” (06:25); “não” (06:35), em resposta à pergunta: “Não havia nenhum problema de origem?” (06:34); “não” (06:37), em resposta à pergunta: “Não tem dúvidas disso?” (06:36); “Fotografias, vídeos e testes realizados ao veículo (medições de compressão e coisas desse género) conseguimos avaliar que o carro, neste caso o motor, necessitava de ser substituído” (08:57); “Certo” (09:37), respondendo à pergunta: “E também avaliaram o dano anterior? Disse aqui, já respondeu, que só a partir de comunicação foi feita em fevereiro de 2018, para lá, para trás ninguém comunicou nada à marca, a Mas nesta altura tiveram conhecimento que tinha havido uma substituição do turbo antes” (09:37); “Não. Não porque uma coisa é uma coisa, e outra coisa é outra coisa” (09:40) em resposta à pergunta: “E avaliaram em conjunto?” (09:38); “Não. Não avaliamos, avaliamos no momento, o dano do motor do momento, ninguém avaliou o turbo quando foi substituído. Nós não avaliamos o turbo quando foi substituído. Quando turbo foi

substituído, que é o caso que me está a dizer, um tempo antes, uns quilómetros antes, a avaliação foi feita só especificamente por C. Santos V.P. A posteriori, um tempo depois o carro surge com um problema e então, decorrente desse problema, fomos abordados para poder ajudar tecnicamente (09:53); “Sim, tecnicamente há uma grande probabilidade de isso acontecer” (10:27), em resposta à pergunta: “Mas existe, pergunto, uma ligação entre este problema do motor e o problema anterior do turbo” (10:21).

A testemunha, EE, referiu, nomeadamente, que “Vamos lá ver, quando eu obtive conhecimento da situação, estávamos na altura portanto na fase em que o carro precisou de substituir o motor e o caso segundo como sendo um cliente que estava insatisfeito com produto e com a avaria que estávamos ali presentes e que levava a substituição do motor (04:02); “E portanto a proposta que foi feita foi no sentido de, por um lado reconhecer que há um transtorno causado ao cliente, não é normal, felizmente para a marca, não é normal um carro ter duas intervenções em garantia desta dimensão, que passam pela troca de um turbo e pela troca de um motor, não é de todo normal, mal da marca seria se isso fosse normal (11:35); “não” (14:07), em resposta à pergunta: “aquele motor teve algum tipo de problema genérico que se pudesse dizer que havia um defeito de fabrico” (14:06); ” não, não vejo isso como possível vamos lá ver... volto a dizer, não é habitual no sentido em que felizmente não acontece todos os dias, mas é uma coisa normal, portanto estávamos perante uma situação que era reparável e que era reparável com, com toda a confiança do ponto de vista técnico... A marca definiu e encaminhou-nos para uma substituição do motor porque essa era a reparação adequada e... para que o carro voltasse à sua condição original no sentido em que pá... pleno funcionamento, normal funcionamento (15:47), em resposta à pergunta: “era concebível que havendo efetivamente um problema, o próprio C. Santos concebesse entregar uma viatura que não estava na sua perfeita capacidade ao cliente” (15:47).

Perante tais depoimentos, não se pode concluir assim, como pretende a apelante, que “o veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrónica, e não tem qualquer defeito de fabrico, encontrando-se em perfeitas condições”.

Isto porque, por um lado, a testemunha, CC, não “excluiu a possibilidade de se estar aqui perante um defeito de origem, visto que não terá sido feita nenhuma análise técnica” e, que se tratará “de um defeito de fabrico no turbo, que eventualmente terá vindo a contaminar todo o sistema automóvel e que terá levado, conseqüentemente, à substituição do motor”.

Por outro lado, a testemunha, DD, além de “não ter qualquer conhecimento, análise ou avaliação dos danos inicialmente sofridos no veículo, no caso, os relacionados com o turbo”, admitiu que “tecnicamente há uma grande probabilidade de ligação entre o

problema do motor e o problema anterior do turbo”.

Por sua vez, testemunha, EE, além de “*de só chegou a ter conhecimento da situação após a substituição do turbo e aquando da substituição do motor*”, admitiu o nexo de causalidade entre a “*substituição do turbo e posterior substituição do motor*”.

A força probatória dos depoimentos das testemunhas é apreciada livremente pelo tribunal – arts. 396º, do CCivil e 607º, n.º 5, do CPCivil.

O depoimento testemunhal está sujeito à livre apreciação do julgador (*art. 396º, do CCivil*), que o valorará tendo em conta todos os factos que abonam ou, pelo contrário, abalam a credibilidade da testemunha, quer por afetarem a *razão de ciência* invocada pela testemunha, quer por diminuírem a *fé* que ela possa merecer (*art. 521º, do CPCivil*), e no confronto com todas as outras provas produzidas (*art. 607º-5, 1ª parte; cf., em especial, art. 523º*)[\[18\]](#).

Temos, pois, que perante tais depoimentos, não se pode concluir, que “*O veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrónica, não tem qualquer defeito de fabrico, encontrando-se em perfeitas condições*”.

Assim, revelam-se adequadas as respostas do tribunal *a quo*, ao considerar não provada a matéria de facto constante das alíneas *c*) e *f*) (*Como entendeu o tribunal a quo “não foram juntos quaisquer relatórios técnicos ou outros elementos, nomeadamente os que terão sido remetidos à e objeto de análise, em termos de se poder concluir, com a certeza exigível, quais as origens das “avarias” e se as mesmas ficaram definitivamente resolvidas”*).

Verifica-se, pois, que o tribunal *a quo* fundamentou devidamente as respostas à matéria de facto não provada, referindo, de forma crítica, a prova em que se alicerçou, sendo esta análise e conclusão o resultado encontrados segundo o princípio da livre convicção e apreciação da prova, que aqui não cabe censurar. Concluindo, porque as testemunhas indicadas nada disseram que possam alterar as respostas dadas, e por não haver outros elementos de prova que infirmem as mesmas, não há erro de julgamento, não havendo por isso, nesta parte, que alterar as respostas dadas pelo tribunal *a quo*.

Destarte, nesta parte, improcedem as conclusões XXXIX) a LIII) do recurso de apelação da apelante, C. Santos – Veículos e Peças, S.A..

Factos não provados constantes das alíneas e), f), g), h), i) e j)

A apelante, C. Santos – Veículos e Peças, S.A., alegou que “*as anomalias eram reparáveis – como foram - e não resultaram de qualquer defeito de fabrico do qual decorresse a falta de conformidade do bem com o contrato*”.

Mais alegou que “*Por outro lado, toda a prova produzida esclarece de forma clara e inequívoca que desde essa altura que o veículo tem*

sido utilizado normalmente e circulado sem qualquer problema”. Assim, conclui que “devem ser considerados como provados os pontos e), f), g), h), i) e j) da decisão da matéria de facto dada como não provada”.

Em relação a tal matéria de facto, o tribunal *a quo* deu como não provado que:

- *O problema ficou definitivamente resolvido – facto não provado alínea e);*
- *Perante a avaria detetada a Ré entendeu ser de substituir o motor do veículo, facto do qual informou os Autores – facto não provado alínea g);*
- *A Ré cometeu um erro na montagem dos componentes que tiveram de ser desmontados para que fosse possível realizar-se a intervenção realizada a 21 de dezembro de 2017, o que se reconduziu a um mau contato elétrico que originou uma perda ligeira de líquido refrigerante, objeto da reparação de 09 de janeiro de 2018 – facto não provado alínea h);*
- *A reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão – facto não provado alínea i);*
- *A adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor – facto não provado alínea j).*

O tribunal *a quo* fundamentou as suas respostas negativas *“porquanto foi feita prova em contrário ou não foi feita prova suficiente. Na verdade, não foram juntos quaisquer relatórios técnicos ou outros elementos, nomeadamente os que terão sido remetidos à e objeto de análise, em termos de se poder concluir, com a certeza exigível, quais as origens das “avarias” e se as mesmas ficaram definitivamente resolvidas. Da mesma forma que as testemunhas não conseguiram fazer “afirmações”, dando apenas conta das “probabilidades”, não consegue o Tribunal ter uma base documental “pericial” que habilite a chegar a tais afirmações. Os ditos “elementos transmitidos pela Ré” que terão sido “objeto de análise remota pela e pelo fabricante,”, não foram trazidos ao conhecimento dos autos. Todas as explicações que resultarão desses elementos nunca foram dadas e, em bom rigor, continuam os mesmos em “segredo”, não podendo a prova basear-se (apenas) na referência a elementos que, existindo, não foram dados a conhecer, nem em sede judicial nem anteriormente”.*

Vejamos as questões.

Em relação a tais factos, em declarações de parte, AA, referiu, nomeadamente, que *“Não, grande não teve. Teve outra vez alguma queixa pequena, mas nunca mais parou. Isso é verdade” (17:10) em resposta à pergunta:” E desde aquela situação no, que foi há cerca de 2 anos, mais de dois anos, o carro teve mais algum*

problema? E independentemente se é problema, se é avaria, se não é” (16:56).

Por sua vez, a testemunha, CC, referiu, nomeadamente, que “Posteriormente, depois de ter feito esta reparação a viatura foi entregue ao cliente, sei que houve ali uma indecisão da parte do cliente em levantar a viatura mas recebemos posteriormente a viatura para fazer a manutenção do ano respetivo, sem qualquer tipo de reclamação em termos de funcionamento e digamos que desta intervenção não mais teve indicação nenhuma no C. Santos de qualquer tipo de desconformidade, ou seja ficaram de lado os problemas que foram fruto destas duas assistências” (03:31); “esta assistência em 16 do 7 de 18, isto foi uma assistência através do serviço de 24 horas. Tem aqui a indicação que, que foi feito uma deslocação no local, que não foi feito pelo C. Santo VP. Temos aqui nesta área, na coluna que diz área, temos aqui os números e estes números identificam o concessionário. O nosso é 99401 e este 90..., não é... não faz parte do concessionário C. Santos VP (33:13); “isto foi uma reprogramação dos injetores. Ou seja, se consigo explicar isto muito simples: portanto, o carro continuamente está a analisar os efeitos precisamente da energia química e está sempre a validar se aquilo que resulta desta energia química conduz à melhor emissão de gases poluentes possível. Eletronicamente, ele analisa precisamente o resultado disto por sensores que tem no escape e continuamente está a fazer os ajustes nos injetores para determinar o tempo de abertura de cada um para assegurar que vamos ter uma mistura o mais eficiente possível com o mínimo de impacto em termos de emissões. Este processo de calibração ou de reprogramação ocorre automaticamente e ciclicamente em função da necessidade, e isto pode acontecer por variadíssimos motivos. Pode acontecer às vezes por um tipo de combustível, pela qualidade, a eletrónica está preparada para se ajustar precisamente a este efeito químico, e cada vez que isto ocorre pode acontecer no condutor sentir o motor a trabalhar um bocadinho mais irregular por breves segundos... pode sentir efetivamente isto quando o carro está parado ao ralentim, quando o carro está em baixa rotações..., mas isto é um processo automático... isto ocorre automaticamente. Contudo, nós podemos, através de equipamento de diagnóstico, forçar que isto ocorra. Sempre que às vezes existe um ou outro cliente que nos diz que o carro de vez em quando tem um trabalhar irregular nós podemos forçar com equipamento de diagnóstico este processo que ocorre automaticamente (33:55); “estaria certamente porque ela fez 21 mil quilómetros sem qualquer tipo de incidência ou vinte e tal mil quilómetros, portanto ela foi entregue apta naturalmente” (41:09); em resposta à pergunta: “e a viatura, feita essa reparação, a viatura tem alguma questão, está apta a... Para já da sua perceção, do seu conhecimento que tem, quando é vendida a viatura estava perfeitamente apta a ser utilizada... a 100% da sua capacidade em termos técnicos de funcionamento?” (41:09); “a

mesmíssima coisa, vejamos, esta informação que está aqui prova precisamente isso, o carro depois de ter substituído o motor, já fez três serviços de manutenção sem qualquer tipo de incidente” (41:19), em resposta à pergunta: “e após as intervenções que foram feitas?” (41:47).

A testemunha, DD, referiu, nomeadamente, que “Nunca, de acordo com este veículo não me chegou mais nenhuma consulta técnica. No entanto, face ao histórico do veículo, aparentemente houve mais uma intervenção, nomeadamente o serviço 24 horas no” (5:06); “sim” (07:01), em resposta à pergunta: “depois da substituição, que foi recomendada, do ponto de vista técnico, pode assegurar que a viatura ficava também ela novamente, plenamente... só me está a vir o termo disponível, não é disponível... perfeitamente apta, a 100% para voltar ao seu, certo” (06:37); “foi feita, foi feita a substituição do motor, foi feita, após a substituição foi feita uma análise ao carro, neste caso teste de estrada como é sempre feito antes de entregar o carro ao cliente, o carro é dado como pronto, como apto e entregue. Até hoje nós não temos nenhum conhecimento, que me tenha sido reportado algum problema e penso nem a C. Santos tem, ou outra oficina da rede, por isso até hoje daquilo que verificámos no histórico do veículo (07:02).

Por outro lado, a testemunha, FF, referiu, nomeadamente, que “portanto foram muitas avarias e eu estranho, agora para terminar, acho eu, é o seguinte: é que quando o carro teve a avaria no e foi arranjado no, o carro nunca mais teve avarias, e isto é estranho” (01:07).

Do documento relativo ao histórico da garantia do veículo, existem as seguintes ocorrências após a reparação em abril de 2018:

- Reprogramação dos injetores, em 16-07-2018;*
- Serviço de manutenção (com recolocação da chapeleira a pedido dos Recorridos), em 09-08-2018;*
- Atualização de software, em 05-07-2019;*
- Serviço de manutenção anual, em 03-09-2019;*
- Serviço de manutenção anual, em 21-09-2020.*

Perante tais depoimentos de parte e testemunhal, conjugado com a prova documental, pode-se concluir, pelo menos, que “O problema ficou resolvido; que perante a avaria detetada a ré entendeu ser de substituir o motor do veículo; que a reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão, e que a adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor”.

É certo que as testemunhas, DD e, CC, referiram que

“aparentemente houve mais uma intervenção, nomeadamente o serviço 24 horas no”, mas esta intervenção teve a ver reprogramação dos injetores, e não com qualquer avaria relacionada com a substituição do motor, ou do sistema de turbo. Por outro, o facto de estar provado que houve uma “anomalia na programação dos injetores”, tendo sido feita a reprogramação dos injetores (codificação dos injetores/ calibração da compensação do volume da injeção)”, não significa que tenha havido uma avaria, seja do motor, seja do sistema de turbo, ou, de qualquer de qualquer outro componente mecânico.

Concluindo, vislumbrando-se assim, um erro de julgamento, decorrente de concreta e flagrante desconformidade entre a resposta dada e a prova produzida, alteram-se as respostas à matéria de facto.

Assim, temos como provados, os seguintes factos:

- O problema ficou resolvido;*
- Perante a avaria detetada entendeu a ré ser de substituir o motor do veículo;*
- A reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão;*
- A adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor”.*

Destarte, nesta parte, procedem parcialmente as conclusões XXXIX) a LIII) do recurso de apelação da apelante, C. Santos – Veículos e Peças, S.A..

Deste modo, altera-se a decisão proferida sobre a matéria de facto e que ficou consagrada no julgamento efetuado em 1ª instância, pois mostra-se verificado o condicionalismo previsto no art. 662º, do CPCivil.

2.1. FACTOS PROVADOS NA 1ª E NA 2ª INSTÂNCIA

1. Os Autores adquiriram à Ré, em 15 de julho de 2016, o veículo de marca, modelo, com a matrícula ..-RQ-...

2. Em 21 de dezembro de 2017, o veículo dos Autores deu entrada, com reboque, nas instalações da Ré com uma avaria do sistema “turbo” que implicou a sua substituição, assim como dos sensores de temperatura do sistema de escape, sensores NOX dianteiros e traseiros, sensores do tubo dpf, sondas de temperatura e catalisadores, ao abrigo da garantia do produtor.

3. Em 08 de janeiro de 2018, o veículo “não pegava à primeira”, a 7.ª velocidade “não entrava”, “não desenvolvia” e a engrenagem das mudanças era feita com dificuldade e só a partir das 3000 rotações, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

4. No dia 19 de janeiro de 2018, o motor do veículo deixou de desenvolver, novamente, aparecendo uma mensagem do líquido de

refrigeração e uma luz vermelha no manómetro de temperatura, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

5. Em 14 de fevereiro de 2018, os Autores queixaram-se de “ruído de motor”, o que foi imediatamente comunicado à Ré.

6. Além de todas estas situações, os Autores, em diferentes momentos, foram denotando um cheiro a “queimado”, tendo levado o veículo às instalações da Ré, onde foram informados que isso não seria um problema.

7. Na sequência da última intervenção, foi identificada a necessidade de substituição do motor do veículo.

8. O automóvel tinha feito menos de 30 000 km.

9. O Autor sempre entregou o veículo nas instalações da Ré, consentindo que esta fizesse as reparações que entendesse por pertinentes e justificadas.

10. No entanto, nunca a Ré informou quais as reparações que teria levado a cabo, em cada um dos momentos/situações suprarreferidos, sendo certo que aos Autores, apesar de solicitado, nunca foi fornecido qualquer tipo de relatório técnico que ateste as intervenções levadas a cabo.

11. O Autor enviou à Ré um e-mail, a 04 de abril de 2018, e uma carta, em 12 de abril de 2018, na qual solicitou a substituição imediata do veículo, aos quais não logrou obter qualquer resposta.

12. O Autor expôs a situação junto da marca, Portugal, que respondeu nos seguintes termos: “(...) verificou-se um atraso pontual no fornecimento do motor necessário para reparar a sua viatura, situação que garantimos ser excepcional uma vez que não é de todo representativa dos padrões de qualidade preconizados pelo fabricante, e para a qual apelamos à sua melhor compreensão. (...) “Pelo exposto, salientamos que todas as obrigações decorrentes da garantia têm sido cumpridas pelo que, quanto à pretensão da troca da viatura, informamos que deverá articular a mesma diretamente junto da C. Santos V.P. -, sendo esta a entidade indicada e competente para o efeito. (...)”.

13. A Ré procedeu à troca do motor, sem explicar a razão.

14. Em reunião havida em março de 2018, um representante da Ré, EE, transmitiu que a resolução da questão passaria pelo pagamento de € 12 000,00 adicionais para a obtenção de um carro novo equivalente, o que foi recusado pelos Autores.

15. A 15 de julho de 2018, foi solicitada a intervenção do serviço 24 horas por “anomalia na programação dos injetores”, tendo o veículo sido entregue, desta vez, na “....., S.A.”, em, concessionário da Marca, tendo sido feita a reprogramação dos injetores (codificação dos injetores / calibração da compensação do volume da injeção).

16. Aquando da última intervenção da Ré (substituição do motor), entenderam os Autores não proceder ao levantamento do veículo.

17. Entretanto, os Autores levantaram o veículo e procederam à entrega do veículo de substituição quando a Ré os avisou que, caso

não o fizessem, começaria a ser cobrada uma taxa de utilização diária.

18. O veículo é utilizado especialmente pela Autora como forma de transporte diário dos netos.

19. A Autora não confia que o veículo esteja com os patamares mínimos de segurança, o que se traduz num constante estado de hiper vigília, ansiedade e receio.

20. A Autora desenvolveu receio em circular com o veículo, mormente à noite e fora da sua área de residência, coibindo-se de sair ou desenvolver outras atividades familiares, nomeadamente com os seus netos, em que seja necessário a utilização do mesmo, uma vez que receia estar a colocar em causa a sua segurança, assim como a dos demais.

21. Os Autores fizeram a revisão do veículo em julho de 2017, com msg para reabastecer “ADBlue”.

22. Aos Autores foi sempre entregue um veículo de substituição, de marca, modelo e características idênticas, nomeadamente durante todo o período de espera pelo novo motor e no período de reparação.

23. Os Autores realizaram “manutenções” ao veículo, em agosto de 2018 e em setembro de 2019, nas instalações da Ré.

24. O veículo continuou a circular após a última intervenção.

25. O motor a aplicar no veículo demorou algum tempo a ser fornecido pelo fabricante.

26. A é uma sociedade comercial anónima que tem como objeto:
a) importação e/ou comercialização de veículos automóveis, respetivos motores, peças, acessórios e produtos com os mesmos relacionados;

b) indústria de reparação de veículos automóveis e serviços conexos e a comercialização de produtos relacionados com essa indústria e serviços;

c) qualquer atividade relacionada com ou de apoio ao comércio de veículos automóveis, conforme certidão permanente com o código de acesso

27. No exercício da sua atividade comercial, a importa para Portugal produtos das marcase, produzidos pela sociedade de direito,, com sede em, na

28. Os veículos importados pela são, posteriormente, distribuídos pela rede de concessionários autorizados e, em que se integra a Ré, C. Santos Veículos e Peças, S.A..

29. A não presta assistência técnica a veículos, de forma direta, sendo, tal atividade desenvolvida pela rede de oficinas autorizadas, em que também se integra a Ré.

30. No exercício da sua atividade, a vendeu o veículo dos autos à Ré, em 14 de junho de 2016.

31. Apenas em 19 de fevereiro de 2018, através de uma consulta técnica realizada pela Ré, a teve conhecimento das intervenções

realizadas em dezembro de 2017 e da situação de fevereiro de 2019.

32. A Ré transmitiu à que o veículo dos autos havia tido uma avaria, em dezembro de 2017, tendo, na sequência dessa avaria, sido substituído o turbo, o intercooler e a linha de escape, bem como os respetivos sensores.

33. De acordo com os elementos transmitidos pela Ré, a avaria ocorrida em dezembro de 2017 terá sido causada por passagem de óleo para o sistema de escape.

34. A avaria ocorrida em fevereiro de 2018 foi objeto de análise remota pela e pelo fabricante,, no âmbito da consulta técnica colocada pela Ré.

35. Da análise às informações prestadas pela Ré (a não inspecionou o veículo) resultou que o veículo apresentava sinais de falta de lubrificação e que havia danos no motor que aconselhavam a sua substituição.

36. O motor veio a ser substituído, tendo a reparação ficado concluída em abril de 2018.

37. A substituição do motor foi feita ao abrigo da garantia de bom funcionamento do veículo.

38. O problema ficou resolvido.

39. Perante a avaria detetada entendeu a ré ser de substituir o motor do veículo.

40. A reprogramação dos injetores (codificação e calibração da compensação do volume da injeção) é feita automaticamente, sem assistência técnica habitual, e está relacionada com a necessidade da gestão eletrónica em garantir a constante otimização da combustão.

41. A adaptação/codificação ao nível do sistema de injeção não tem qualquer relação com a avaria que determinou a necessidade de substituição do motor”.

2.2. FACTOS NÃO PROVADOS NA 1ª E NA 2ª INSTÂNCIA

a) (apenas) no âmbito do último momento de entrega do veículo para reparação nas oficinas da Ré foi facultado um veículo de substituição aos Autores;

b) procedendo ao seu levantamento a 11 de junho de 2018, quando já não era sustentável para o seu agregado familiar continuar sem a utilização daquele veículo;

c) o veículo foi entregue aos Autores em perfeitas condições de funcionamento, não apresentando qualquer falha mecânica ou eletrónica;

d) os Autores foram sempre informados de todos os trabalhos realizados no veículo e de quais as peças substituídas ou intervencionadas;

e) a Ré informou os Autores de que ia substituir o motor do veículo;

f) a Ré cometeu um erro na montagem dos componentes que tiveram de ser desmontados para que fosse possível realizar-se a intervenção realizada a 21 de dezembro de 2017, o que reconduziu a um mau contacto elétrico que originou a uma perda ligeira de

líquido refrigerante, objeto da reparação de 09 de janeiro de 2018.

2.) SABER SE OS COMPRADORES PODEM PEDIR A SUBSTITUIÇÃO DO

VEÍCULO APÓS TER SIDO REPARADO PELA VENDEDORA.

A apelante, C. Santos – Veículos e Peças, S.A., concluiu que “a solução da reparação, através da substituição do motor, foi tacitamente aceite pelos Recorridos, não só porque deixaram o veículo nas instalações da Recorrente, e aí lhes foi comunicada a solução que ia ser adotada, mas também porque o veículo foi – e continua a ser - utilizado até aos dias de hoje”.

Mais, conclui que “o pedido de substituição do veículo esbarra, por isso, de forma clara, no instituto do abuso de direito, previsto no artigo 334.º do Código Civil, na modalidade de venire contra factum proprium”

O tribunal a quo entendeu que “A opção pela substituição não encontra, pois, limite legal, senão em caso de abuso de direito, o que, no caso, não se verifica. Na verdade, não só as avarias ocorridas - com especial “envergadura” - como a falta de informação/explicação sobre as razões da sua ocorrência, acrescida da falta de informação em detalhe técnico sobre as mesmas mesmo após pedido feito nesse sentido, são objetivamente passíveis de fazer perder a confiança não só na condução do veículo como na relação com a Ré”.

Vejam os a seguir a questão.

O presente decreto-lei é aplicável aos contratos de compra e venda celebrados entre profissionais e consumidores – art. 1.º A, n.º 1, do DL 67/2003, de 8/4.

O vendedor tem o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda – art. 2.º, n.º 1, do DL 67/2003, de 8/4.

O vendedor responde perante o consumidor por qualquer falta de conformidade que exista no momento em que o bem lhe é entregue – art. 3.º, n.º 1, do DL 67/2003, de 8/4.

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, respetivamente, presumem-se existentes já nessa data, salvo quando tal for incompatível com a natureza da coisa ou com as características da falta de conformidade – art. 3.º, n.º 2, do DL 67/2003. de 8/4.

Em caso de falta de conformidade do bem com o contrato, o consumidor tem direito a que esta seja repostada sem encargos, por meio de reparação ou de substituição, à redução adequada do preço ou à resolução do contrato – art. 4.º, n.º 1, do DL 67/2003. de 8/4.

O consumidor pode exercer qualquer dos direitos referidos nos números anteriores, salvo se tal se manifestar impossível ou constituir abuso de direito, nos termos gerais – art. 4.º, n.º 5, do DL 67/2003. de 8/4.

A noção de desconformidade abrange quer os vícios na própria

coisa objeto do contrato quer os vícios de direito[19].

No que diz respeito aos direitos do consumidor em virtude da falta de conformidade, o artigo 4º, nº 1, estabelece que aquele tem direito a que seja resposta sem encargos, por meio de reparação ou de substituição, redução adequada do preço ou resolução do contrato[20].

Ao contrário da Diretiva, que é de harmonia mínima, o diploma de transposição não estabelece uma hierarquia entre os vários direitos do consumidor em caso de desconformidade. A escolha do consumidor apenas se encontra limitada pela impossibilidade ou pelo abuso de direito[21].

Coloca-se, pois, a questão de saber se a solução da reparação, nomeadamente, através da substituição do motor, foi tacitamente aceite pelos autores.

Está provado que:

- *Em 21 de dezembro de 2017, o veículo dos Autores deu entrada, com reboque, nas instalações da Ré com uma avaria do sistema “turbo” que implicou a sua substituição, assim como dos sensores de temperatura do sistema de escape, sensores NOX dianteiros e traseiros, sensores do tubo dpf, sondas de temperatura e catalisadores, ao abrigo da garantia do produtor – facto provado nº 2.*
- *Em 08 de janeiro de 2018, o veículo “não pegava à primeira”, a 7.ª velocidade “não entrava”, “não desenvolvia” e a engrenagem das mudanças era feita com dificuldade e só a partir das 3000 rotações, o que foi imediatamente comunicado à Ré – facto provado nº 3.*
- *No dia 19 de janeiro de 2018, o motor do veículo deixou de desenvolver, novamente, aparecendo uma mensagem do líquido de refrigeração e uma luz vermelha no manómetro de temperatura, o que foi imediatamente comunicado à Ré – facto provado nº 4.*
- *Em 14 de fevereiro de 2018, os Autores queixaram-se de “ruído de motor”, o que foi imediatamente comunicado à Ré – facto provado nº 5.*
- *Além de todas estas situações, os Autores, em diferentes momentos, foram denotando um cheiro a “queimado”, tendo levado o veículo às instalações da Ré, onde foram informados que isso não seria um problema – facto provado nº 6.*
- *Na sequência da última intervenção, foi identificada a necessidade de substituição do motor do veículo – facto provado nº 7.*
- *O Autor sempre entregou o veículo nas instalações da Ré, consentindo que esta fizesse as reparações que entendesse por pertinentes e justificadas – facto provado nº 9.*
- *A Ré procedeu à troca do motor, sem explicar a razão – facto provado nº 13.*
- *Os Autores realizaram “manutenções” ao veículo, em agosto de 2018 e em setembro de 2019, nas instalações da Ré – facto provado*

nº 23.

– O veículo continuou a circular após a última intervenção – facto provado nº 24.

– A substituição do motor foi feita ao abrigo da garantia de bom funcionamento do veículo – facto provado nº 37.

– O problema ficou resolvido – facto provado nº 38.

A declaração negocial pode ser expressa ou tácita: é expressa, quando feita por palavras, escrito ou qualquer outro meio direto de manifestação da vontade, e tácita, quando se deduz de factos que, com toda a probabilidade, a revelam – art. 217, nº 1, do CCivil.

O critério de distinção entre as declarações expressas e tácitas não está no meio utilizado. De acordo com um critério objetivo de distinção, seriam expressas as declarações que usam uma linguagem e tácitas as que consistem num comportamento concludente[22].

Assim, deve ser tido como declaração expressa o comportamento finalisticamente dirigido a exprimir ou a comunicar algo.

Declaração tácita será então o comportamento do qual se deduza com toda a probabilidade a expressão ou a comunicação de algo, embora esse comportamento não tenha sido finalisticamente dirigido à expressão ou à comunicação daquele conteúdo[23].

Os factos concludentes de onde se deduz a declaração negocial devem ser significantes, positivos e inequívocos, numa posição que demonstra uma procura da declaração negocial sem as amaras da letra da definição legal[24].

Para as declarações tácitas, a lei impõe que os factos concludentes – factos de que se deduz a manifestação de vontade – revelem, com toda a probabilidade a manifestação de uma declaração negocial. Estes factos podem revestir as mais variadas formas, podendo mesmo resultar de palavras, de forma escrita ou estar incluídos em outras declarações negociais expressas, importando apenas a probabilidade plena de revelarem uma declaração[25].

A interpretação das declarações tácitas resulta do apuramento do sentido da concludência, isto é, da determinação de qual o sentido negocial, ou não negocial, que deve ser tido como deduzindo-se com toda a probabilidade do comportamento concludente[26].

Ora, a colocação da viatura automóvel nas oficinas da ré, constitui um facto concludente que permite deduzir a vontade dos autores de exigir a reparação dos defeitos “*sem encargos*”, faculdade que lhes é atribuída pelo art. 4º, nº 1, do Decreto-Lei nº 67/2003, em alternativa à possibilidade de exigir a substituição do bem, ou a redução do preço, ou a resolução do contrato.

Dos factos, para um declaratório normal, colocado na posição dos autores, resulta que o sentido juridicamente relevante foi o de exigirem a reparação das deficiências do veículo, em alternativa ao exercício de qualquer outro direito.

As sucessivas pretensões de reparação do automóvel foram aceites pela ré que suportou o custo das reparações efetuadas no

veículo dos autores.

Conclui-se que os autores fizeram uso do regime especial de proteção do diploma legal sobre venda de bens de consumo, optando pelo direito à reparação do bem[27].

Competia, pois, aos autores, fazer a prova de que a reparação fora feita contra as suas vontades e de que, aquando da receção do automóvel, informaram a ré, de que não prescindiam da faculdade de, em alternativa à reparação do bem, optar por um dos três direitos previstos no art. 4º, nº 1, do Decreto-Lei nº 67/2003, prova essa que não foi feita.

No caso de o consumidor ter denunciado a falta de conformidade do bem e o vendedor, sem oposição, ter repostado a conformidade através de reparação, o consumidor deixa de poder exercer qualquer outro direito, uma vez que o bem voltou a estar em conformidade com o contrato[28].

Tendo os autores optado pelo direito à reparação do bem, e repostado a sua conformidade, os autores deixam de poder exercer qualquer outro direito, v.g., a substituição do bem, porque este voltou a estar em conformidade com o contrato.

Tal, só não seria assim se, no momento da denúncia da falta de conformidade, o consumidor tivesse optado imediatamente por um dos outros direitos, o que não se verificou no caso[29].

Concluindo, a vontade dos autores foi de exigir a reparação dos defeitos, em alternativa à possibilidade de exigir a substituição do bem, ou a redução do preço, ou a resolução do contrato.

As avarias no veículo foram todas reparadas, sendo que à data em que foi interposta a ação, todas se encontravam reparadas, reparação essa que os autores aceitaram, ao rececionarem o veículo e com ele continuarem a circular, e não enfermando a viatura de qualquer vício ou desconformidade.

Assim, repondo a ré/vendedora a conformidade do bem através da reparação, ficando o mesmo em conformidade com o contrato, deixaram os autores/consumidores, de poder exercer qualquer outro direito, nomeadamente, a possibilidade de exigir a sua substituição[30].

Reparada efetivamente a coisa e aceite essa reparação, não enfermando esta atualmente de qualquer vício, não assiste ao adquirente o direito de resolução do contrato (*no caso, a substituição do bem*), nem é esta atitude conforme à boa fé e constituiria sempre um verdadeiro abuso de direito, tendo em conta as reparações feitas, os anos que a viatura já tem (*o que implica acentuada desvalorização*) e a sua efetiva utilização pelo comprador[31].

Ora, o direito concedido ao comprador/consumidor de peticionar a resolução do contrato, em caso de coisa defeituosa, depende de a coisa adquirida enfermar de efetivos vícios, que tornem inexigível a manutenção do contrato, atenta a natureza do vício e de acordo com ditames de boa-fé e depende de previamente não ter este

optado pelo direito à reparação, extinguindo-se assim o seu direito, não por caducidade, mas antes pelo cumprimento das sucessivas exigências de reparação do bem, sem encargos, que foram sendo feitas pela ré e aceites pelos autores[32].

Acresce dizer, por um lado, que pese embora “*a autora não confiar que o veículo esteja com os patamares mínimos de segurança, e receando em circular, mormente à noite e fora da sua área de residência*”, por a falta de segurança não respeitar a nenhuma anomalia no funcionamento do veículo, não constituem nenhuma desconformidade do bem para os efeitos do DL n° 67/2003.

Tal, só seria relevante se a falta de segurança se devesse a alguma anomalia que colocasse em causa a segurança dos utilizadores do veículo, o que não ficou demonstrado.

Por outro lado, a situação é diferente da relatada no acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 2015-05-05, referido pelos apelados, pois neste, após sucessivas avarias do automóvel, que foram sendo reparadas, surgiu mais uma avaria, cuja reparação o autor já não aceitou (*no caso dos autos, aceitou todas as reparações*), optando pelo direito a exigir a substituição do veículo, enquanto neste caso, os autores ao entregarem o veículo na oficina e levantá-lo já reparado, optaram pelo direito à reparação do bem[33].

Concluindo, tendo os autores optado pelo direito à reparação do bem, e reposta a sua conformidade, os autores deixam de poder exercer qualquer outro direito, v.g., a substituição do bem, porque este voltou a estar em conformidade com o contrato. Destarte, procedendo o recurso de apelação, há que revogar a sentença proferida pelo tribunal *a quo*, absolvendo a ré dos pedidos contra a mesma formulados pelos autores.

O juiz deve resolver todas as questões que as partes tenham submetido à sua apreciação, excetuadas aquelas cujas decisões esteja prejudicada pela solução dada a outras; não pode ocupar-se senão das questões suscitadas pelas partes, salvo se a lei lhe permitir ou impuser o conhecimento oficioso de outras – art. 608º, nº 2, ex vi, do art. 663º, nº 2, ambos do CPCivil.

Do princípio de que a sentença deve resolver todas as questões suscitadas pelas partes excetuam-se *aquelas cujas decisões esteja prejudicada pela solução dada a outras*».

Assim, por exemplo, se o tribunal se declara incompetente para conhecer do pedido, em razão da matéria ou da hierarquia, não faria sentido que na sentença se pronunciasse ainda sobre as questões levantadas pelas partes quanto ao mérito da causa[34].

Sendo revogada a decisão proferida pelo tribunal *a quo*, mostra-se prejudicado o conhecimento da restante questão suscitada pela apelante, no caso, a eventual compensação por danos não patrimoniais.

3. DISPOSITIVO

3.1. DECISÃO

Pelo exposto, acordam os juízes desta secção cível (2^a) do Tribunal da Relação de Lisboa em julgar procedente o recurso e, consequentemente, em revogar-se a decisão recorrida, absolvendo a ré dos pedidos contra a mesma formulados pelos autores.

3.2. REGIME DE CUSTAS

Custas pelos apelados (*na vertente de custas de parte, por outras não haver*[35]), porquanto a elas deram causa por terem ficado vencidos[36].

Lisboa, 2021-10-07[37],[38]

Nelson Borges Carneiro

Paulo Fernandes da Silva

Pedro Martins

[1] Para além do dever de apresentar a sua *alegação*, impende sobre o recorrente o ónus de nela concluir, de forma sintética, pela indicação dos fundamentos por que pede a alteração ou anulação da decisão – *ónus de formular conclusões* (art. 639º, nº 1) – FERREIRA DE ALMEIDA, *Direito Processual Civil, volume II, 2ª edição*, p. 503.

[2] As conclusões exercem ainda a importante função de delimitação do objeto do recurso, como clara e inequivocamente resulta do art. 639º, nº 3. Conforme ocorre com o pedido formulado na petição inicial, as conclusões devem corresponder à identificação clara e rigorosa daquilo que o recorrente pretende obter do tribunal superior, em contraposição com aquilo que foi decidido pelo tribunal *a quo* – ABRANTES GERALDES – PAULO PIMENTA – PIRES DE SOUSA, *Código de Processo Civil Anotado*, volume 1º, 2ª ed., p. 795.

[3] O recorrente deve apresentar a sua *alegação*, na qual conclui, de forma sintética, pela indicação dos fundamentos por que pede a alteração ou anulação da decisão. Versando o recurso sobre matéria de direito, as conclusões devem indicar, as normas jurídicas violadas; o sentido com que, no entender do recorrente, as normas que constituem fundamento jurídico da decisão deviam ter sido interpretadas e aplicadas, e invocando-se erro na determinação da norma aplicável, a norma jurídica que, no entendimento do recorrente, devia ter sido aplicada – *art. 639º, nºs 1 e 2, do CPCivil*.

[4] Na sessão anterior ao julgamento do recurso, o processo, acompanhado com o projeto de acórdão, vai com vista simultânea, por meios eletrónicos, aos dois juízes-adjuntos, pelo prazo de cinco dias, ou, quando tal não for tecnicamente possível, o relator ordena a extração de cópias do projeto de acórdão e das peças processuais relevantes para a apreciação do objeto da apelação – *art. 657º, nº 2, do CPCivil*.

[5] Todas as questões de mérito que tenham sido objeto de julgamento na sentença recorrida e que não sejam abordadas nas conclusões do recorrente, mostrando-se objetiva e materialmente excluídas dessas conclusões, têm de se considerar decididas, não podendo de elas conhecer o tribunal de recurso.

[6] Vem sendo entendido que o vocábulo “*questões*” não abrange os argumentos, motivos ou razões jurídicas invocadas pelas partes, antes se reportando às pretensões deduzidas ou aos elementos integradores do pedido e da causa de pedir, ou seja, entendendo-se por “*questões*” as concretas controvérsias centrais a dirimir.

[7] Relativamente a questões de conhecimento oficioso e que, por isso mesmo, não foram suscitadas anteriormente, a Relação deve assegurar o contraditório, nos termos gerais do art. 3º, nº 3. A Relação não pode surpreender as partes com uma decisão que venha contra a corrente do processo, impondo-se que as ouça previamente – ABRANTES GERALDES – PAULO PIMENTA – PIRES DE SOUSA, *Código de Processo Civil Anotado*, volume 1º, 2ª ed., p. 829.

[8] FERREIRA DE ALMEIDA, *Direito Processual Civil, volume II, 2ª edição*, pp. 535/36.

[9] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2017-09-07, Relator: TOMÉ GOMES, <http://www.dgsi.pt/jstj>.

[10] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2017-09-07, Relator: TOMÉ GOMES, <http://www.dgsi.pt/jstj>.

[11] FERREIRA DE ALMEIDA, *Direito Processual Civil, volume II, 2ª edição*, pp. 537/38.

[12] AMÂNCIO FERREIRA, *Manual dos Recursos em Processo Civil*, 4ª ed., Revista e Atualizada, Almedina, p. 157, nota (333).

- [13] LEBRE DE FREITAS – ARMINDO RIBEIRO MENDES, *Código de Processo Civil Anotado, Artigos 676º a 943º*, Vol. 3º, Coimbra Editora, 2003, p. 53.
- [14] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2015-10-01, Relatora: ANA GERALDES, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [15] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2015-10-22, Relator: TOMÉ GOMES, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [16] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2016-02-11, Relator: BELO MORGADO, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [17] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2018-02-08, Relatora: MARIA DA GRAÇA TRIGO, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [18] LEBRE DE FREITAS, *A Ação Declarativa Comum, Á Luz do código de Processo Civil de 2013*, 4ª edição, p. 330.
- [19] JORGE MORAIS DE CARVALHO, *Manual de Direito do Consumo*, 6ª ed., p. 278.
- [20] DAVID FALCÃO, *Lições de Direito do Consumo*, p. 149.
- [21] JORGE MORAIS DE CARVALHO, *Manual de Direito do Consumo*, 6ª ed., p. 318.
- [22] PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Teoria Geral do Direito Civil*, 8ª edição, p. 406.
- [23] PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Teoria Geral do Direito Civil*, 8ª edição, pp. 406/07.
- [24] MANUEL PITA, *Código Civil Anotado, Volume I, 2ª Edição, Ana Prata (Coord.)*, p. 303.
- [25] EVARISTO MENDES – FERNANDO SÁ, *Comentário ao Código Civil – Parte Geral, Universidade Católica Editora*, p. 489 *apud* Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2015-12-17, Relatora: MARIA DA GRAÇA TRIGO, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [26] PEDRO PAIS DE VASCONCELOS, *Teoria Geral do Direito Civil*, 8ª edição, p. 409.
- [27] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2015-12-17, Relatora: MARIA DA GRAÇA TRIGO, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [28] JORGE MORAIS CARVALHO, *Manual de Direito do Consumo*, 6ª ed., p. 322.
- [29] JORGE MORAIS CARVALHO, *Manual de Direito do Consumo*, 6ª ed., p. 322.
- [30] Na medida em que os defeitos do veículo – ou, por outras palavras, a desconformidade com o contrato – detetados em 10 de maio de 2012 – foram eliminados, o direito da A. a optar pela substituição do veículo não subsistia já à data da carta de 22 de maio de 2012 - Ac. Tribunal da Relação de Lisboa de 2019-09-26, Relatora: CRISTINA NEVES, <http://www.dgsi.pt/jtrl>.
- [31] Ac. Tribunal da Relação de Lisboa de 2019-09-26, Relatora: CRISTINA NEVES, <http://www.dgsi.pt/jtrl>.
- [32] Ac. Tribunal da Relação de Lisboa de 2019-09-26, Relatora: CRISTINA NEVES, <http://www.dgsi.pt/jtrl>.
- [33] Ac. Supremo Tribunal de Justiça de 2015-12-17, Relatora: MARIA DA GRAÇA TRIGO, <http://www.dgsi.pt/jstj>.
- [34] ALBERTO DOS REIS, *Código de Processo Civil Anotado*, vol. 5º, p. 58.
- [35] Como o conceito de custas *stricto sensu* é polissémico, porque é suscetível de envolver, nos termos do nº 1 do artigo 529º, além da taxa de justiça, que, em regra, não é objeto de condenação – os encargos e as custas de parte, importa que o juiz, ou o coletivo de juizes, nos segmentos condenatórios das partes no pagamento de custas, expressem as vertentes a que a condenação se reporta – SALVADOR DA COSTA, *As Custas Processuais, Análise e Comentário*, 7ª ed., p. 8.
- [36] A decisão que julgue a ação ou algum dos seus incidentes ou recursos condena em custas a parte que a elas houver dado causa ou, não havendo vencimento da ação, quem do processo tirou proveito – *art. 527º, nº 1, do CPCivil*.
- [37] A assinatura eletrónica substitui e dispensa para todos os efeitos a assinatura autógrafa em suporte de papel dos atos processuais – *art. 19º, nº 2, da Portaria n.º 280/2013, de 26/08, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 267/2018, de 20/09*.
- [38] Acórdão assinado digitalmente.