

Processo C-145/20**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

24 de março de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Oberster Gerichtshof (Österreich) (Supremo Tribunal – Áustria)

Data da decisão de reenvio:

17 de março de 2020

Demandante:

DS

Demandadas:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[Omissis]

Na ação intentada pelo demandante DS [omissis] contra as demandadas 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG, Sucursal AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [omissis] e 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [omissis] Alemanha, [omissis], que tem por objeto um montante de 25.989,58 EUR [omissis], o Oberster Gerichtshof [omissis], no recurso de *Revision* interposto pela demandante do Acórdão do Oberlandesgericht Linz (Tribunal Regional Superior de Linz), enquanto tribunal de recurso, de 4 de abril de 2019, [omissis], que confirmou o Acórdão do Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz) de 12 de dezembro de 2018 [omissis], proferiu, em audiência não pública, a seguinte

Decisão:

Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, para decisão prejudicial, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões:

1. Deve o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativa a certos aspetos da venda de bens de consumo e das garantias a ela relativas (JO L 171, de 7 de julho de 1999, p. 12), ser interpretado no sentido de que um veículo a motor abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171, de 29 de junho de 2007, p. 1.), apresenta as qualidades habituais que o consumidor pode razoavelmente esperar em bens do mesmo tipo, quando o veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 3.º, ponto 10, e do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, mas o tipo do veículo dispõe de uma homologação CE válida, de modo que pode ser usado no tráfego rodoviário?

2. Deve o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado no sentido de que um dispositivo manipulador na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste Regulamento, construído de modo que a recirculação dos gases de escape, fora do funcionamento em ensaios e em condições laboratoriais, só é completamente utilizada em condições normais de funcionamento se as temperaturas exteriores se situarem entre 15 e 33 graus Celsius, pode ser permitido nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), deste Regulamento, ou a referida disposição derogatória não é aplicável à partida porque a eficácia plena da recirculação dos gases de escape só é atingida em condições que, em certas partes da União Europeia, só se verificam eventualmente em metade do ano?

3. Deve o artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44/CE ser interpretado no sentido de que uma falta de conformidade com o contrato que consiste em equipar um veículo a motor com um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 3.º, ponto 10, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, deve ser considerada insignificante na aceção da referida disposição quando o adquirente, tendo conhecimento da sua existência e do seu modo de funcionamento, teria, apesar disso, adquirido o veículo?

Fundamentos:

A. Matéria de facto

A segunda demandada é fabricante de automóveis; a primeira demandada é um concessionário independente da segunda demandada. O demandante, um consumidor, comprou em 21.12.2013 à primeira demandada um automóvel ligeiro de passageiros fabricado pela segunda demandada. É incontroverso que o automóvel é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007. O mesmo está equipado com um motor Diesel do tipo EA 189 da classe de emissões EU5. Neste motor, era feita a recirculação dos gases de escape através de um *software* instalado no dispositivo de gestão do motor com dois modos de funcionamento («Umschaltlogik») (*software* de comutação). No

primeiro modo, que apenas é utilizado no processo de ensaios de emissões em laboratório, a percentagem de recirculação dos gases de escape era mais elevada do que no segundo modo, que entrava em funcionamento em condições normais de condução. O Kraftfahrt-Bundesamt alemão (organismo federal de controlo da circulação de veículos automóveis, a seguir «KBA») concedeu a homologação CE para o tipo de veículo em causa. O «Umschaltlogik» não foi divulgado à autoridade competente para a homologação. Se o KBA tivesse tido conhecimento do «Umschaltlogik», a homologação CE do tipo do veículo não teria sido concedida.

O demandante teria comprado o veículo mesmo tendo conhecimento do «*software* de manipulação».

Em 15.10.2015, o KBA impôs à segunda demandada uma «especificação adicional à homologação CE» em conformidade com o § 25 (2) do EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Regulamento alemão relativo à homologação CE de veículos automóveis, a seguir «EG-FGV»), ordenando-lhe (designadamente) que retirasse o dispositivo manipulador proibido, para garantir a conformidade com as disposições legais da homologação do conjunto do tipo EA189 EU5. Por carta de 20.12.2016, o KBA comunicou à segunda demandada a confirmação de que a alteração proposta dos dados da aplicação era suscetível de restabelecer a conformidade dos referidos veículos. A homologação CE do modelo de veículo em causa não foi em seguida revogada ou retirada.

Em 15.2.2017, o demandante mandou executar no veículo a «*Software-Update*» (atualização do *software*) referida nesta comunicação. Esta atualização substituiu o «Umschaltlogik» por uma programação segundo a qual o modo de redução das emissões já não funcionava apenas nos ensaios de controlo mas também em condições normais de condução, só sendo, porém, plenamente eficaz com temperaturas exteriores compreendidas entre 15 e 33 graus Celsius («janela térmica»).

B. Argumentos das partes

O demandante invoca, em relação à primeira demandada, os seus direitos a indemnização, à garantia e à rescisão do contrato por vício do consentimento e, em relação à segunda demandada, o direito de indemnização. Reclama o reembolso do preço de compra contra a devolução do veículo, a título subsidiário, a redução do preço de compra e ainda a título subsidiário a declaração da responsabilidade das demandadas por danos decorrentes da instalação de um dispositivo manipulador proibido. O automóvel é defeituoso, pois que o «Umschaltlogik» é um dispositivo manipulador na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. A atualização do *software* não corrigiu as deficiências, fazendo antes correr o risco de perdas de valor e danos consequentes no futuro.

As demandadas sustentaram que nem o «Umschaltlogik» nem a «janela térmica» podem ser qualificados como dispositivo manipulador na aceção do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e, por isso, também não são proibidos. No decurso do processo no Oberster Gerichtshof admitem que a «janela térmica» é um dispositivo manipulador, mas que é admitido ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, como também concluiu o KBA.

C. Tramitação processual anterior

O tribunal de primeira instância julgou a ação improcedente.

O tribunal de recurso não acolheu o recurso do demandante. Negou que o veículo fosse defeituoso, pois que o demandante, em virtude de ter mandado executar a atualização do *software*, não podia esperar uma revogação da autorização de utilização pela autoridade competente. Uma eventual falta de conformidade original foi corrigida pela atualização do *software*. A técnica com a qual é processada a recirculação dos gases de escape com temperaturas exteriores inferiores a 15 graus e superiores a 33 graus Celsius é permitida ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, porque é necessária para proteger o motor de danos.

O Oberster Gerichtshof tem de conhecer do recurso de *Revision* interposto pelo demandante, no qual esta continua a propugnar a procedência da ação.

D. Disposições pertinentes

O artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 define o conceito de «dispositivo manipulador», para efeitos do Regulamento e das respetivas medidas de execução, do modo seguinte:

«[...] qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor (RPM), às mudanças de velocidade, à força de aspiração ou a qualquer outro parâmetro e destinado a ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, de forma a reduzir a eficácia desse sistema em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.»

O artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 dispõe (resumidamente):

«1. O fabricante deve equipar os veículos de forma a que os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente Regulamento e nas respetivas medidas de execução.

2. A utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida. A proibição não se aplica:

a) *Se se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo; [...]».*

O artigo 3.º, n.º 9, terceiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão de 18 de julho de 2008 que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199, de 28.7.2008, p. 1) dispõe:

«Além disso, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora informações sobre a estratégia de funcionamento do sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), incluindo o seu funcionamento a baixas temperaturas.»

O artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 1999/44/CE dispõe:

«O vendedor tem o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda.»

O artigo 2.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44/CE dispõe (resumidamente):

«Presume-se que os bens de consumo são conformes com o contrato, se:

[...]

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

O artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44CE dispõe:

«O consumidor não tem direito à rescisão do contrato se a falta de conformidade for insignificante.»

O § 922 (1) da ABGB (austríaca) dispõe:

«Quem transmitir um bem a outrem a título oneroso garante que o bem está em conformidade com o contrato. Assume, portanto, a responsabilidade de que o bem apresente as características contratadas ou habitualmente previstas, corresponda à sua descrição, a uma amostra ou a um modelo e que possa ser utilizada em conformidade com a natureza do negócio ou do compromisso assumido.»

O § 932 (1) da ABGB dispõe:

«Em caso de defeito do bem, o adquirente pode exigir a sua reparação (reparação ou adição de elementos em falta), a sua substituição, uma redução

adequada da contrapartida (redução do preço) ou a rescisão (ou conversão) do contrato.»

§ 932 (4), primeiro parágrafo, da ABGB dispõe:

«Se a reparação ou a troca forem impossíveis ou implicarem despesas desproporcionadas para o alienante, o adquirente tem direito à redução do preço ou, desde que não se trate de uma deficiência insignificante, à conversão do contrato.»

O § 25 (2) do Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, a seguir «EG-FGV») (Regulamento alemão relativo à homologação CE para os veículos a motor e seus reboques, bem como para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, a seguir «EG-FGV») dispõe:

«(2) A fim de sanar deficiências que se tenham manifestado e de garantir a conformidade de veículos já em circulação, de unidades técnicas autónomas ou de componentes, o Kraftfahrt-Bundesamt pode impor a posteriori disposições acessórias.»

E. Fundamentos do reenvio

1.1. O Oberster Gerichtshof aprecia a existência de uma deficiência no veículo automóvel adquirido pelo demandante no momento da transmissão e a reparação desta deficiência, bem como a ocorrência de um dano causado ao demandante pela segunda demandada.

1.2. Se se verificar uma deficiência reparável, o demandante tem, em primeiro lugar, o direito à respetiva reparação, em conformidade com o § 932 (1) do ABGB. A reparação tem de restabelecer o estado do bem previsto no contrato [omissis]. Para fazer cessar o direito à reparação, o alienante deve alegar e provar, como facto que faz cessar o direito à reparação que, com a reparação efetuada, eliminou a deficiência. [omissis].

1.3. Verifica-se uma irregularidade da prestação, na aceção do § 922 do ABGB, quando esta não reúne, do ponto de vista qualitativo ou quantitativo, todas as características habitualmente previstas ou garantidas [omissis].

1.4. Tratando-se de um automóvel ligeiro de passageiros, a jurisprudência austríaca considera que deve haver as autorizações administrativas necessárias à sua utilização no tráfego rodoviário [omissis].

2.1. Segundo a apreciação do Oberster Gerichtshof, o «Umschaltlogik» instalado no bem comprado no momento da sua transmissão ao demandante deve ser qualificado como dispositivo manipulador proibido nos termos do artigo 3.º, n.º 10, e do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 [omissis]. Isto

resulta do facto de se tratar de um elemento da construção que determina os parâmetros que permitem determinar se o veículo é utilizado nas condições dos ensaios de controlo ou em condições de condução real e, com base neles, ativa o modo de funcionamento de elevada ou reduzida recirculação dos gases de escape. Exerce assim um efeito sobre a recirculação dos gases de escape ou seja, sobre uma parte do sistema de controlo das emissões. A ativação de um modo de funcionamento com menor recirculação dos gases de escape para a utilização real do veículo reduz igualmente a eficácia do sistema de controlo das emissões nas condições razoavelmente esperadas no funcionamento e utilização normais do veículo (v. artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007). A demandada nem sequer alegou circunstâncias que levassem a ponderar uma derrogação da proibição dos dispositivos manipuladores na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, no que respeita ao «Umschaltlogik».

2.2. O Oberster Gerichtshof considera que, em todo o caso, o veículo adquirido pelo demandante apresentava deficiências, na aceção do § 922 do ABGB, porque o dispositivo manipulador proibido não foi divulgado à autoridade competente para a concessão da homologação CE, o que implicou a invalidade da homologação concedida, que veio a manifestar-se na imposição pelo KBA de disposições acessórias à homologação CE.

2.3. A questão de saber se, além disso, o veículo apresentava uma deficiência pelo facto de a primeira demandada ter a obrigação de entregar um veículo que não estivesse equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, n.º 10, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, é o objeto da primeira questão prejudicial. Se assim fosse, haveria que examinar se, após a execução da «atualização do *software*», continuava a haver um dispositivo manipulador proibido. É este o objeto da segunda questão. A terceira questão refere-se às consequências da existência de uma irregularidade mesmo depois da execução da «atualização do *Software*».

2.4. A apreciação da falta de conformidade com o contrato é igualmente pertinente para efeitos da apreciação da responsabilidade da segunda demandada, na medida em que o demandante deduz o seu prejuízo essencialmente da aquisição de um veículo que não corresponde ao conteúdo do contrato e do facto de nele estar instalado um dispositivo manipulador proibido.

Quanto à primeira questão:

3.1. A questão de saber se a aprovação expressa da atualização do *software* pela autoridade competente para conceder a homologação CE corrigiu, por si só, o bem objeto da compra depende da determinação do que o vendedor estava obrigado a entregar nos termos do contrato de compra e venda.

3.2. No entender do demandante, de acordo com o contrato, o vendedor devia garantir não apenas a homologação CE, mas também a inexistência no veículo de

um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 3.º, n.º 10, conjugado com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

4.1. O artigo 2.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44/CE precisa as condições em que se presume que os bens de consumo estão em conformidade com o contrato. A doutrina entende esta disposição no sentido de que a diretiva cria uma presunção quanto ao conteúdo do consenso contratual sobre a qualidade do bem vendido *[omissis]*, pelo que, se o bem não cumprir as exigências da diretiva, se pode presumir que não há conformidade com o contrato. O vendedor deverá então provar que, na verdade, foi acordado algo diferente. Face à conceção do ABGB, segundo a qual o comprador deve provar não só que o bem é diferente do contratualmente acordado, mas também o conteúdo do contrato, isso equivale a facilitar a prova que incumbe ao adquirente *[omissis]*.

4.2. O elemento da previsão normativa da qualidade e desempenho «razoavelmente esperados» remete para o quadro jurídico da União em matéria de proteção dos consumidores *[omissis]*.

4.3. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, isto poderá entender-se no sentido de que também se deve presumir que um consumidor médio normalmente informado e razoavelmente atento e avisado (Acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de abril de 2003, C-44/01, Pippig Augenoptik, ECLI:EU:C:2003:205, n.º 55; Acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de fevereiro de 2017, C-562/15, Carrefour Hypermarchés, ECLI:EU:C:2017:95, n.º 31), relativamente a um produto como um veículo automóvel que, como é sabido, deve cumprir disposições normativas, espera que essas disposições tenham sido respeitadas. Com efeito, parece natural que a conexão com a ordem jurídica faça parte das expectativas razoáveis do consumidor a este respeito. O facto de os tipos de veículos deverem ser sujeitos a um procedimento de homologação não se opõe necessariamente à leitura que acabamos de fazer do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44/CE. Por isso, a questão de saber se a inexistência de um programa informático como o «Umschaltlogik» revestia uma importância subjetiva para o comprador não será, em todo o caso, determinante.

4.4. Resulta de tal interpretação que o vendedor de um automóvel deveria garantir não apenas a existência da homologação necessária para a utilização habitualmente prevista na aceção do § 922 do ABGB, mas também que o automóvel não tem instalado nenhum elemento de construção proibido.

Quanto à segunda questão:

5.1. Se for dada uma resposta negativa à primeira questão, deve considerar-se que a primeira demandada devia entregar um veículo que não estivesse equipado com um dispositivo manipulador proibido nos termos do artigo 3.º, n.º 10, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Neste caso, o direito do demandante à reparação do veículo, nos termos do § 932 (1) do ABGB, visava restabelecer esse estado.

5.2. A tentativa de reparação feita com a instalação da «atualização do *software*» não podia então ter sucesso, porque o KBA não revogou nem retirou a homologação CE que tinha concedido. Haveria antes que determinar se no automóvel objeto da compra estava ou não instalado, como anteriormente à referida atualização, um dispositivo manipulador proibido nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

5.3. Para isso, é determinante no presente processo saber se a programação existente, que contém uma «janela térmica», pode estar abrangida pela derrogação prevista no artigo 5.º, n.º 2, alínea a) do Regulamento (CE) n.º 715/2007, invocada pelas demandadas, ou se esta derrogação está excluída à partida, como sustenta o demandante. O demandante deduz a sua conclusão do facto de a «janela» provocar uma exploração de tal modo extensiva do dispositivo manipulador que a relação entre a regra e a exceção prevista no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 seria invertida.

6.1. O objetivo da instituição de regimes técnicos uniformes para a homologação dos veículos a motor pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 é – a par da garantia do mercado interno – assegurar um nível elevado de proteção do ambiente [primeiro considerando do Regulamento (CE) n.º 715/2007]. A fim de melhorar a qualidade do ar e de respeitar os valores limite de poluição atmosférica, afigura-se, sobretudo, necessária uma redução considerável das emissões de óxido de azoto dos veículos equipados com motor diesel [sexto considerando do Regulamento (CE) n.º 715/2007].

6.2. Estes objetivos, no entender do órgão jurisdicional de reenvio, apontam no sentido de uma interpretação estrita dos elementos da norma derogatória estabelecida no artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

6.3. Por força do artigo 3.º, n.º 9, terceiro parágrafo, do Regulamento (CE) 692/2008 o fabricante deve fornecer à entidade homologadora informações sobre a estratégia de funcionamento do sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), incluindo o seu funcionamento a baixas temperaturas. No entender do Oberster Gerichtshof, deve deduzir-se desta disposição que o simples facto de haver «baixas» temperaturas não dispensa da exigência de funcionamento do sistema de recirculação dos gases de escape.

6.4. A técnica da «janela térmica» permite regular a recirculação dos gases de escape de forma que o modo de redução das emissões só seja plenamente eficaz com temperaturas exteriores compreendidas entre 15 e 33 graus Celsius.

6.5. É evidente que, numa parte da União Europeia, como a Áustria, as temperaturas médias são inferiores a 15 graus Celsius durante vários meses por ano (v., por exemplo,

<https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>,

consultado em 17.3.2020, segundo o qual se verificaram em Viena, em 2018, temperaturas médias inferiores a 15 graus Celsius durante seis dos doze meses). Por isso, as temperaturas exteriores nas quais a recirculação dos gases de escape, num tipo de veículo como o que está em causa no presente litígio, é totalmente eficaz, nem sequer são normalmente atingidas numa parte considerável do ano. As demandadas invocam, por isso, com base na disposição derogatória [artigo 5.º, n.º 2, alínea a) do Regulamento (CE) n.º 715/2007], a possibilidade de derrogação da proibição da utilização de um dispositivo manipulador durante cerca de metade do ano.

6.2. O princípio de que as exceções devem ser sempre interpretadas de modo estrito (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de novembro de 2014, C-212/13, *Rynes*, ECLI:EU:C:2014:2428, n.º 29; Conclusões do advogado-geral Y. Bot de 20 de junho de 2013, C-309/12, *Gomes Viana Novo e o.*, ECLI:EU:C:2013:419, n.º 26), e o objetivo da redução das emissões de óxido de azoto prosseguido pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 podem indicar que a justificação ao abrigo de uma das circunstâncias derogatórias do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 de um dispositivo manipulador que provoca uma exploração tão extensiva não é evidente em si mesma.

Quanto à terceira questão:

7.1. Segundo a jurisprudência austríaca, para apreciar se existe uma deficiência menor na aceção do § 932 (4) do ABGB que exclua a obrigação de reparação, há que proceder a uma ponderação objetiva dos interesses das partes contratantes, tendo em conta o contrato concreto e as circunstâncias do caso em apreço [omissis].

7.2. A terceira questão refere-se ao facto de, na doutrina relativa ao § 932 (4), primeiro período, do ABGB, se sustentar que uma deficiência (só) é insignificante se o adquirente tivesse celebrado o contrato mesmo tendo conhecimento da deficiência (neste caso, a existência de um dispositivo manipulador e os seus efeitos), ainda que noutras condições [omissis]

No entender do órgão jurisdicional de reenvio, a letra do artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44/CE não é tão inequívoca que se esteja perante um *acte clair*.

[omissis]

Viena, 17 de março de 2020

[omissis] [referências processuais]