

Processo C-128/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

19 de fevereiro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Klagenfurt (Tribunal de primeira instância de Klagenfurt, Áustria)

Data da decisão de reenvio:

19 de fevereiro de 2020

Recorrente:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Recorrido:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[Omissis]

DESPACHO

PROCESSO

Autora

[Omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[Omissis]

10245 Berlim
ALEMANHA

[Omissis]

Ré

[Omissis]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[Omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[Omissis]

Tendo por objeto:

21 111,27 euros [Omissis]

A) São apresentadas ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões para decisão a título prejudicial:

1. *Deve o artigo 5.º, n.º 1, 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, ser interpretado no sentido de que não é permitido equipar um veículo com um dispositivo, na aceção do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 715/2007, através do qual a válvula de circulação de gases, que é um componente do veículo que visa condicionar as emissões, é configurada para que a percentagem de circulação de gases de escape, ou seja, a quantidade de gases que são circulados, seja regulada de forma a só assegurar o funcionamento em modo de baixas emissões entre 15 e 33 graus Celsius e a menos de 1 000 metros de altitude e, fora desta faixa de temperaturas, a 10 graus Celsius e a mais de 1 000 metros de altitude e no decurso dos 250 metros de altitude seguintes é reduzido linearmente a 0, conduzindo a um aumento das emissões de NOx para valores acima do limite previsto no Regulamento n.º 715/2007?*
2. *Deve a frase «para proteger o motor de danos ou acidentes» do artigo 5.º, n.º 2, 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, ser interpretada no sentido de que uma estratégia de emissões que visa principalmente proteger componentes do veículo, como as válvulas AGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas Diesel, não preenche as condições da exceção?*
3. *Deve o artigo 5.º, n.º 1, 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, ser interpretado no sentido de que uma estratégia de emissões que consiste em apenas assegurar a plena funcionalidade dos dispositivos de redução de emissões em condições de temperatura entre 15 e 33 graus Celsius e a menos de 1 000 metros de temperatura (a chamada «janela térmica»), de tal forma que na Europa, e especialmente na Áustria, durante a maior parte do ano não estão aptos a funcionar plenamente, não cumpre o previsto no artigo 5.º, n.º 1 –*

funcionamento do veículo em utilização normal – e é por isso um dispositivo manipulador ilegal?

B) [Omissis] [Suspensão da instância]

FUNDAMENTOS

I.) Objeto do processo principal:

Por Petição de 27 de dezembro de 2017 a Autora pede a alteração (anulação) do contrato de compra e venda que celebrou com a Ré em 9 de janeiro de 2011 relativo a um automóvel VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 1 TDI [omissis], mediante o pagamento de uma indemnização pelo uso. A Autora terá celebrado o contrato de compra e venda na convicção de estar a comprar um automóvel novo amigo do ambiente em termos de emissões de CO2 e de consumo e que dispõe de uma homologação cujos valores de emissão de gases correspondem às normas legais.

O fabricante do automóvel, a Volkswagen AG, aplicou no *software* atualizado um novo sensor ou janela térmica. Assim, os automóveis com aquele *software* atualizado desligam o dispositivo de limpeza de gases quando a temperatura exterior é inferior a 15 ou superior a 33 graus e ainda numa altitude superior a 1 000 metros acima do nível do mar. Esta janela térmica é um **dispositivo manipulador ilegal**. Não se verifica uma exceção à proibição de utilização desses dispositivos, nos termos do artigo 5.º do Regulamento, uma vez que a não redução da limpeza de gases quando a temperatura exterior é inferior a 15 ou superior a 33 graus ou numa altitude superior a 1 000 metros acima do nível do mar não provoca necessariamente danos no motor e assim a redução não se destina a proteger o motor.

A Ré contesta os fundamentos e o montante dos pedidos e pede a absolvição dos pedidos e a condenação do autor em custas, nos termos a seguir resumidos:

A chamada «janela térmica», ou seja o redutor, faz a redução sucessiva da percentagem de recirculação de gases em função da temperatura ambiente e é utilizada por todos os produtores de veículos a Diesel correspondentes à classe Euro-5. Este facto foi sempre conhecido do Serviço Federal de Circulação Automóvel enquanto entidade homologadora e é por ele considerado como uma medida permitida nos termos do Regulamento n.º 715/2007. Além disso, o Serviço Federal de Circulação Automóvel, ao analisar a atualização do *software*, atribui grande importância à durabilidade dos dispositivos de redução de emissões e, após análise aprofundada, verificou que a atualização de software não teria qualquer efeito negativo na durabilidade dos dispositivos de redução de emissões.

II.) Quadro jurídico

O Autor fundamenta o pedido de anulação do contrato de compra e venda na violação dos bons costumes, nos termos § 879, n.º 1, do ABGB (Código Civil Austríaco). O comprador de um automóvel deve poder confiar que, num sistema jurídico eficaz, como o europeu, ao comprar um automóvel este não tenha sido manipulado pelo fabricante. A Volkswagen fabricou mundialmente cerca de 8,5 milhões de automóveis com dispositivos manipuladores incorporados, enganando as autoridades de fiscalização e os consumidores com o único objetivo de maximização dos lucros, o que é contrário ao natural sentido de justiça de todos as pessoas como sujeitos de direito e deve por isso ser considerado contrário aos bons costumes, no sentido do n.º 1 do § 879 do ABGB.

O § 879, n.º 1, do Código Civil Austríaco prevê o seguinte:

É nulo o contrato contrário à lei ou aos bons costumes.

O Autor fundamenta os seus pedidos no direito previsto no § 932, n.º 4, do ABGB.

O § 932, n.ºs 1 e 4, do Código Civil Austríaco prevêem o seguinte:

Em caso de defeito da coisa, o comprador pode exigir a correção do defeito (reparação ou entrega do que estiver em falta), ou a substituição da coisa, a redução da contrapartida acordada (redução do preço) ou a anulação do contrato (n.º 1).

Se a reparação ou a substituição da coisa não forem possíveis ou implicarem um custo desproporcionado para o vendedor, o comprador tem o direito de reduzir o preço e, se o defeito não for de menor importância, pode anular o contrato. O mesmo se aplica se o vendedor se recusar a reparar ou substituir a coisa ou a fazê-lo em prazo razoável, ou se tais faculdades de sanção implicarem para o comprador desvantagens relevantes ou se, por motivos sérios atinentes à pessoa do vendedor, não forem razoáveis para o comprador (n.º 4).

III.) Necessidade da decisão do Tribunal de Justiça (TJUE)

[*Omissis*] [alegação das partes]

IV. Quanto às questões prejudiciais

Fundamentos de Direito da União

O 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 (a seguir Regulamento n.º 715/2007), dispõe o seguinte:

Considerando 12

Deverão ser prosseguidos os esforços tendentes à aplicação de limites mais estritos às emissões, incluindo a redução das emissões de dióxido de carbono, bem como à garantia de que os limites estejam relacionados com o desempenho real dos veículos durante a sua utilização.

Artigo 3.º, n.º 10:

«Dispositivo manipulador» (defeat device), 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.

Artigo 5.º

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;

b) Se esse dispositivo não funcionar para além do necessário ao arranque do motor;

ou

c) Se as condições estiverem substancialmente incluídas nos processos de ensaio para verificação das emissões por evaporação e da média das emissões pelo tubo de escape.

O Regulamento n.º 692/2008 dispõe no seu artigo 3.º, n.º 9:

As emissões medidas no ensaio do tipo 6 a baixas temperaturas, conforme descrito no anexo VIII, não são aplicáveis aos veículos a gásóleo.

Todavia, com o pedido de homologação, os fabricantes devem apresentar à entidade homologadora informações comprovativas de que o dispositivo de pós-tratamento de NOx atinge uma temperatura suficientemente elevada para um funcionamento eficaz no espaço de 400 segundos após um arranque a frio a – 7 °C, conforme descrito no ensaio do tipo 6.

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.

Esta informação deve incluir ainda uma descrição dos eventuais efeitos nas emissões.

A entidade homologadora não deve conceder a homologação se a informação fornecida for insuficiente para demonstrar que o dispositivo de pós-tratamento atinge realmente uma temperatura suficientemente elevada para um funcionamento eficaz dentro do período determinado.

A pedido da Comissão, a entidade homologadora deve facultar informações sobre o desempenho dos dispositivos de pós-tratamento de NOx e do sistema EGR a baixas temperaturas.

Fundamentação do pedido de decisão prejudicial

[Omissis]

São igualmente relevantes para o presente reenvio, entre outros, os Acórdãos do Landgericht Stuttgart (tribunal de primeira instância de Estugarda) de 17 de janeiro de 2019 *[omissis]* e do Landgericht (tribunal de primeira instância) de Düsseldorf de 31.07.2019 *[omissis]*.

O Landgericht Stuttgart declara nos n.ºs 1 e 2 do dispositivo do acórdão o seguinte:

«1. Se o sistema de circulação de gases, que é instalado nos veículos para a reduzir as emissões de óxido de azoto (NOx), for reduzido em caso de baixas temperaturas ambientes (a chamada “janela térmica”), isso constitui um dispositivo manipulador, na aceção dos artigos 5.º, n.º 2, e 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. É irrelevante em que medida é reduzido o sistema de circulação de gases, pois o artigo 5.º, n.º 2, e o artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007 não diferenciam o grau de alteração do sistema de controlo de emissões

2. Tal dispositivo de emissão de gases não é abrangido pela permissão excecional do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 para efeito de proteção do motor, se, de acordo com as melhores técnicas disponíveis,

existirem outras soluções técnicas, independentemente de serem significativamente mais caras.

3. Com o ónus da prova estabelecido no artigo 3.º, n.º 9, do Regulamento de execução (CE) n.º 692/2008, o legislador deixou claro relativamente a veículos automóveis que não pode haver justificação para a instalação de uma janela térmica em caso de baixas temperaturas.

4. Tal dispositivo manipulador, que, do ponto de vista do funcionamento do motor, trabalha quase continuamente (com temperaturas abaixo de 7.º Celsius) não é necessário, no sentido do artigo 5.º, n.º 2, alínea a) do Regulamento n.º 715/2007, contrariando assim a finalidade do Regulamento.»

O Landesgericht Klagenfurt subscreve este entendimento. Na opinião do Landesgericht Klagenfurt resulta do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 o 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, que a chamada «janela térmica» é um dispositivo manipulador ilegal, na aceção do referido regulamento. Isto precisamente porque, na maior parte dos países da União Europeia, especialmente na Áustria e na Alemanha, e na Suíça, a temperatura ambiente durante a maior parte do ano se situa abaixo dos 15 graus Celsius e, devido à situação geográfica destes países, os veículos circulam muitas vezes em regiões acima dos 1 000 metros de altitude, pelo que estas condições correspondem às condições de «funcionamento normal do veículo» referidas no artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. A exceção a favor da proteção do motor, prevista na alínea a) do n.º 2, do artigo 5.º do Regulamento n.º 715/2007 não constitui um fundamento possível para a instalação de dispositivos manipuladores, ativados durante a utilização normal dos veículos. Isto é válido especialmente para o funcionamento com temperaturas ambientes abaixo dos 15 graus Celsius. O artigo 3.º, n.º 9, do Regulamento de execução (CE) n.º 692/2008 determina o tempo em que deve ser garantido o funcionamento eficaz do motor após um arranque a frio a -7°C . Assim, o dispositivo de pós-tratamento de NOx deve atingir uma temperatura suficientemente elevada para um funcionamento eficaz no espaço de 4 segundos após um arranque a frio a -7°C . Assim, a entidade homologadora não pode, neste contexto, emitir a homologação se os requisitos de homologação não estiverem suficientemente demonstrados. Deste dever de prova deve tirar-se a conclusão que o legislador deixou claro que, para além da exceção prevista, não há justificação para uma janela térmica. A janela térmica em questão, que apenas garante o funcionamento do dispositivo de controlo de emissões de gases no intervalo de temperaturas entre 15 e 33 graus Celsius e a menos de 1 000 metros de altitude (a chamada «janela térmica»), levando a que este, na Europa, e especialmente na Áustria não esteja apto a funcionar plenamente durante a maior parte do ano em condições normais de funcionamento do motor, não preenche os requisitos previstos no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e constitui um dispositivo manipulador ilegal.

[Omissis]

Klagenfurt, 19 de fevereiro de 2020

[Omissis]

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO