

Processo C-440/20**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

18 de setembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

18 de setembro de 2020

Demandante:

S.

Demandada:

AD GmbH

Objeto do processo principal

Ação que tem por objeto um seguro de proteção jurídica, intentada para obter a concessão de cobertura para a propositura de uma ação contra um fabricante de veículos automóveis destinada à reclamação de uma indemnização por manipulação do sistema de controlo das emissões do veículo automóvel adquirido pela demandante.

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação do direito da União, artigo 267.º TFUE

Questões prejudiciais

1. Interpretação do conceito de «dispositivo manipulador» (*defeat device*)

1-1: *Deve o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que o conceito de «elemento» abrange exclusivamente os elementos mecânicos de uma estrutura física?*

Em caso de resposta negativa à questão 1-1:

1-2: *Deve o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que o sistema de controlo das emissões abrange apenas o dispositivo de depuração de gases de escape instalado a jusante do motor (por exemplo, sob a forma de catalisadores de oxidação diesel, filtros de partículas diesel, catalisadores redutores das emissões de NOx)?*

1-3: *Deve o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que o sistema de controlo das emissões abrange tanto as medidas internas aplicadas no motor como as medidas externas para a redução de emissões?*

2. Interpretação do conceito de «utilização normal»

2-1: *Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que o conceito de «utilização normal» descreve apenas as condições de condução no novo ciclo de condução europeu?*

Em caso de resposta negativa à questão 2-1:

2-2: *Deve o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo, em conjugação com o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ser interpretado e aplicado no sentido de que os fabricantes devem garantir que os valores-limite estabelecidos no anexo I do regulamento também são cumpridos no uso diário?*

Em caso de resposta afirmativa à questão 2-2:

2-3: *Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que o conceito de «utilização normal» descreve as condições reais de condução no uso diário?*

Em caso de resposta negativa à questão 2-3:

2-4: *Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) [n.º 715/2007] ser interpretado e aplicado no sentido de que o conceito de «utilização normal» descreve as condições reais de condução no uso diário baseadas numa velocidade média de 33,6 km/h e numa velocidade máxima de 120 km/h?*

3. Admissibilidade de metodologias para a redução das emissões sensíveis à temperatura

3-1: *Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que é proibido equipar um veículo com um componente suscetível de afetar as emissões e que seja construído de forma a que a taxa de*

recirculação de gases é regulada para apenas garantir um modo com um baixo nível de emissões entre 20° e 30° C que é progressivamente reduzido fora desta janela de temperaturas?

Em caso de resposta negativa à questão 3-1:

3-2: Deve o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que também são proibidos os dispositivos manipuladores que funcionem continuamente fora da janela de temperaturas entre os 20° e os 30° C para proteção do motor, sendo, dessa forma, a recirculação de gases consideravelmente diminuída?

4. Interpretação do conceito de «necessidade» no sentido da exceção:

4-1: Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que a necessidade de utilização de dispositivos manipuladores na aceção da norma só deve ser confirmada se através da utilização da tecnologia mais avançada disponível no momento em que é obtida a homologação para o respetivo modelo de veículo não for possível garantir a proteção do motor contra danos ou acidentes nem o funcionamento seguro do veículo?

Em caso de resposta negativa à questão 4-1:

4-2: Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) [n.º 715/2007] ser interpretado e aplicado no sentido de que deve ser negada a necessidade de utilização de dispositivos manipuladores na aceção da norma se os parâmetros aplicados no controlo do motor forem escolhidos de modo a que o sistema antipoluição, devido à sua sensibilidade à temperatura predefinida, não seja ativado ou apenas seja ativado de uma forma muito restrita devido às temperaturas que normalmente são previstas durante a maior parte do ano?

5. Interpretação do conceito de «dano» na aceção da exceção:

5-1: Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que só o motor deve ser protegido de danos?

5-2: Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que não se deve aplicar o conceito de dano quando forem afetadas as denominadas peças consumíveis (como, por exemplo, válvulas EGR)?

5-3: Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado e aplicado no sentido de que outros componentes do veículo, em particular os elementos instalados a jusante do sistema de exaustão de gases de escape, também devem ser protegidos de danos e acidentes?

6. Efeitos jurídicos e sancionatórios das violações do direito da UE

6-1: *Devem os artigos 4.º, n.º 1, segundo parágrafo, 4.º, n.º 2, segundo parágrafo, 5.º, n.ºs 1 e 2, e 13.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretados e aplicados no sentido de que também protegem, pelo menos, o direito à autodeterminação económica do adquirente de um veículo que não satisfaça as exigências do Regulamento (CE) n.º 715/2007?*

Em caso de resposta negativa à questão 6-1:

6-2: *Devem os artigos 4.º, n.º 1, segundo parágrafo, 4.º, n.º 2, segundo parágrafo, 5.º, n.ºs 1 e 2, e 13.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretados e aplicados no sentido de que os Estados-Membros devem estabelecer um mecanismo sancionatório que confira aos adquirentes de veículos legitimidade para propor ações destinadas a impor a observância do direito da União em matéria de regulamentação do mercado por motivos de efeito útil?*

6-3: a) *Deve o conceito de medidas «efetivas, proporcionadas e dissuasivas» na aceção do artigo 13.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado no sentido de que um dano sofrido pelo adquirente de um veículo nos termos legais aplicáveis não pode ser compensado ou reduzido pela possibilidade de utilização efetiva de um veículo não conforme com o Regulamento (CE) n.º 715/2007?*

b) *O conceito de efeito útil, inerente ao direito da União, exige que o conceito de medidas «efetivas, proporcionadas e dissuasivas» na aceção do artigo 13.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 seja distinguido consoante a infração nos termos do artigo 13.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 tenha sido cometida com dolo ou mera negligência e só neste último caso justifica uma compensação da possibilidade de utilização efetiva do veículo adquirido?*

c) *Deve o conceito de medidas «efetivas, proporcionadas e dissuasivas» na aceção do artigo 13.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado no sentido de que, mesmo no caso de reconhecimento de um benefício, o fabricante do veículo deve pagar uma compensação económica pela utilização do capital recebido, a contraprestação, ou seja, pagar juros sobre o mesmo?*

d) *Deve o conceito de medidas «efetivas, proporcionadas e dissuasivas» na aceção do artigo 13.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretado no sentido de que o fabricante de um veículo não conforme com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser impedido, pelo menos a partir do momento do primeiro pedido sério de devolução por parte do adquirente, de invocar a compensação entre a possibilidade de utilização efetiva do veículo e a contraprestação?*

6-4: *Devem os artigos 18.º, n.º 1 e 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE ser interpretados e aplicados no sentido de que o fabricante viola o seu dever de entrega de um certificado de conformidade válido, por força do artigo 18.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE, se tiver instalado no veículo um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a entrada em circulação desse veículo violar a proibição de venda sem certificado de conformidade válido nos termos do artigo 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE?*

6-5: *É finalidade e intenção do Regulamento (CE) n.º 715/2007, bem como da Diretiva 2007/46/CE, que os valores-limite estabelecidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ou a certificação de conformidade na aceção do artigo 18.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE, em conjugação com o Regulamento (CE) n.º 385/2009, confiram direitos de proteção aos compradores, de tal forma que a violação quer dos valores-limite previstos no regulamento, que são o fundamento da qualidade, quer das normas relativas ao registo impedem, à luz do direito da União, que, em caso de restituição do veículo ao fabricante, sejam deduzidos os benefícios resultantes do uso?*

Disposições de direito da União invocadas

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: artigos 3.º, ponto 10, 4.º, n.ºs 1 e 2, 5.º, n.ºs 1 e 2, 13.º;

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: artigos 3.º, n.º 6 e n.º 9;

Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE: artigos 2.º, n.º 1, 3.º, ponto 8, 5.º, n.º 3

Regulamento (CE) n.º 385/2009 da Comissão, de 7 de maio de 2009, que substitui o anexo IX da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro): anexo IX.

Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro): artigos 18.º, n.º 1 e 26.º, n.º 1.

Disposições de direito internacional invocadas

Regulamento n.º 83 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita à emissão de poluentes em conformidade com as exigências do motor em matéria de combustível [2015/1038] (JO 2015, L 172, p. 1): n.º 2.16

Disposições de direito nacional invocadas

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; a seguir «BGB»), §§ 823, 826, 849, 249

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (regulamento relativo à homologação CE para veículos a motor e seus atrelados, bem como para sistemas, componentes e elementos técnicos autónomos para estes veículos; a seguir «EG-FGV»), § 6, n.º 1

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Em 15 de março de 2012, a demandante adquiriu um BMW X3 XDrive 25D Euro 5. O primeiro registo do veículo data de março de 2012. Demandada e demandante acordaram um seguro de proteção jurídica.
- 2 Por carta de 27 de março de 2019, a demandante comunicou à demandada a sua intenção de reclamar uma indemnização pela manipulação do sistema de controlo das emissões instalado no veículo que adquiriu e solicitou a confirmação da cobertura do risco por parte da seguradora. A demandada recusou a cobertura do seguro por carta de 2 de maio de 2019, com o fundamento de que para os motores da BMW AG não foi realizado nenhum diagnóstico através de um ciclo de ensaios, mas apenas uma janela térmica, o que é permitido nos termos das legislações alemã e europeia vigentes.
- 3 Subsequentemente houve uma decisão de um perito («Stichentscheid»), que, no entanto, não foi aceite pela demandada que alegou, designadamente, que não houve nem se prevê que venha a haver uma ordem administrativa de retirada de circulação do veículo da demandante. Em seguida, a demandante propôs ação contra a demandada relativa à concessão da cobertura do seguro.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 4 A demandante alega que a aplicação de uma janela térmica é, em princípio, proibida. Em consequência, tem direito a reclamar do fabricante do veículo uma indemnização por facto ilícito nos termos do § 823, n.º 2, em conjugação com o Regulamento n.º 715/2007, e do § 826 do BGB. Afirma ainda que a demandada deve obrigatoriamente confirmar a cobertura do seguro em relação a esta indemnização. Em caso de revogação, a demandante não deverá pagar nenhuma compensação pela utilização relativa ao tempo de utilização efetiva do veículo, uma vez que esta obrigação é contrária ao direito da União.
- 5 A demandada alega que nem o Kraftfahrt-Bundesamt (Serviço Federal dos Veículos a Motor) ordenou a retirada de circulação do modelo do veículo em causa, nem o Ministério Público instaurou nenhum processo de inquérito nesse sentido. Por conseguinte, deve ser negada a cobertura do seguro. A comercialização de um veículo cujo motor está equipado com uma janela térmica não consubstancia um dano intencional contrário à ordem pública na aceção do § 826 do BGB. O Regulamento n.º 715/2007 não é uma disposição legal de proteção na aceção do § 823, n.º 2, do BGB. Uma vez que, além disso, os valores-limite das emissões estabelecidos pelas normas europeias estão relacionados com condições de teste pormenorizadamente regulamentadas, é irrelevante conhecer o comportamento das emissões do veículo fora das condições de teste determinantes, ou seja, no uso diário.
- 6 O conceito de necessidade na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que justifica quaisquer medidas, a considerar *ex ante*, destinadas a evitar danos nos componentes do motor. A recirculação de gases de escape dependente do ponto de funcionamento (a seguir «EGR»), em causa no presente processo, que é reduzida em função da temperatura ambiente, é justificada pela proteção dos componentes.
- 7 Em todo o caso, segundo a jurisprudência dos tribunais superiores, a utilização por parte da demandante deve ser tida em conta para reduzir a indemnização.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 8 O órgão jurisdicional de reenvio começa por apresentar os fundamentos técnicos da depuração dos gases de escape nos motores a diesel, em particular, da janela térmica, salientando que todos os novos motores a diesel conhecidos dispõem de pelo menos um circuito EGR.
- 9 No EGR, há uma parte do volume de ar aspirado pelo motor que é substituída por gases de escape. Esta aspiração é realizada através da válvula EGR. Uma vez que os gases de escape quentes, reciclados, se encontram com o ar fresco arrefecido proveniente do permutador de calor do ar de sobrealimentação, existe, em princípio, o risco de acumulação de fuligem ou de bloqueio que podem impedir o funcionamento da válvula EGR. O risco de acumulação de fuligem aumenta com

temperaturas exteriores mais baixas, ao passo que a depuração dos gases de escape produz plenos efeitos com temperaturas exteriores entre 20 e 30° C.

- 10 Para evitar este risco, é reciclada apenas uma parte das emissões de gases de escape. Uma vez que não é possível cumprir os valores-limite apenas com medidas a nível do funcionamento interno dos motores, são aplicadas medidas secundárias, sob a forma de sistemas de pós-tratamento de gases de escape. Para além de um catalisador de oxidação e de um filtro de partículas diesel, são sobretudo utilizados catalisadores de armazenamento de NOx e catalisadores SCR (Selective Catalytic Reduction). O veículo controvertido não dispõe de um catalisador SCR.
- 11 Em relação ao litígio em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio refere, em primeiro lugar, que o seguro de proteção jurídica objeto do contrato de seguro de proteção jurídica celebrado entre as partes obriga, em princípio, à concessão de proteção jurídica no que diz respeito às prestações necessárias para a defesa dos direitos do tomador do seguro, se a defesa dos direitos tiver probabilidades razoáveis de sucesso. Por conseguinte, deve existir uma probabilidade numa medida pelo menos igual de um desfecho favorável do litígio para o tomador do seguro. Além disso, deve parecer possível que o tomador do seguro consiga fazer prova dos factos cuja prova lhe cabe com auxílio de meios de prova admissíveis e adequados. No entanto, em princípio, a análise das probabilidades de sucesso não deve ser realizada mediante a avaliação das hipóteses de prova através da apreciação antecipada da prova.
- 12 No presente caso, o prognóstico de probabilidade só pode ser esclarecido após o reenvio prejudicial para o Tribunal de Justiça. É, desde logo, decisiva para a decisão do processo relativo à cobertura a questão de saber se o Regulamento n.º 715/2007 ou a Diretiva 2007/46 se destinam a proteger terceiros. Deve ainda ser esclarecido se a janela térmica é, em termos gerais, compatível com o Regulamento n.º 715/2007 e se a eventual violação do regulamento é suscetível de dar origem ao direito de indemnização nos termos do § 823, n.º 2, do BGB, em conjugação com o § 6, primeiro parágrafo e com o § 27, primeiro parágrafo, do EG-FGV ou do artigo 5.º, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.
- 13 No entender do órgão jurisdicional de reenvio, a utilização de janelas térmicas em motores diesel não é, em princípio, admissível. Para esse efeito, é irrelevante que o Kraftfahrt-Bundesamt tenha ou não ordenado a retirada de circulação. O efeito útil permite fornecer ao adquirente do veículo um mecanismo sancionatório cuja aplicação não depende, precisamente, da reação do Kraftfahrt-Bundesamt a violações de normas através da retirada de circulação dos veículos.
- 14 A demandante baseia o seu direito de indemnização para cuja reclamação pretende a proteção da apólice no facto de ter sido induzida pelo fabricante do veículo a incorrer involuntariamente numa obrigação ou no facto de desde o início não lhe ter sido fornecido um veículo com os requisitos necessários para ser aprovado nos termos da lei. A questão de saber se a demandante tem direito a esta

indemnização depende da interpretação do Regulamento n.º 715/2007, designadamente, da questão de saber se o mesmo tem carácter de proteção individual e, conseqüentemente, consubstancia uma disposição legal de proteção na aceção do § 823, n.º 2, do BGB.

- 15 O órgão jurisdicional de reenvio considera que o Regulamento n.º 715/2007 tem efeitos de proteção individual, e remete para o décimo sétimo considerando deste diploma. O mesmo não refere as emissões de NOx. No entanto, é pouco provável que o legislador quisesse garantir que os consumidores e os utilizadores obtivessem informações objetivas e precisas em relação às emissões de carbono, mas ao mesmo tempo permitisse que lhes fosse ocultado o incumprimento dos valores-limite do regulamento relativamente às emissões de NOx. A presunção da proteção individual também se encaixa no quadro de responsabilidade estabelecido pelo regulamento, em especial, no artigo 13.º do Regulamento [n.º 715/2007].
- 16 Nem o Regulamento n.º 715/2007 nem o Regulamento n.º 692/2008 contêm especificações técnicas concretas relativamente ao modo de funcionamento do sistema antipoluição. A solução técnica para o cumprimento dos valores-limite fica ao critério dos fabricantes.
- 17 Os fabricantes devem fazer prova de que o veículo respeita as exigências dos exames tal como transpostas, designadamente, no «Novo Ciclo de Condução Europeu» (NEDC). O NEDC consiste em quatro repetições de um trajeto urbano e de um extraurbano. Na parte extraurbana é atingida uma velocidade máxima de 120 km/h. A velocidade média, numa distância total de 11,03 km, é de 33,6 km/h.
- 18 Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento n.º 715/2007, são proibidos dispositivos manipuladores. O conceito de dispositivo manipulador baseia-se no modelo do disposto no n.º 2.16 do Regulamento n.º 83 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas.
- 19 Em relação ao conceito de dispositivo manipulador coloca-se desde logo a questão de saber em que sentido devem ser entendidos os conceitos referidos na sua definição. Em concreto, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se um elemento abrange exclusivamente elementos mecânicos na aceção de uma estrutura física e se se deve entender por sistema de controlo das emissões apenas o dispositivo de controlo de gases de escape externo ao motor, instalado a jusante do motor, mas não as medidas internas de recirculação de gases aplicadas no motor.
- 20 No entender do órgão jurisdicional de reenvio, a distinção entre medidas antipoluição internas e externas ao motor no âmbito do sistema de controlo das emissões é contrária à redação clara da definição do conceito de dispositivo manipulador.
- 21 Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber em que sentido deve ser entendido o conceito de «utilização normal». Tendo em consideração as

diferentes versões linguísticas do Regulamento n.º 715/2007, considera que estas não incluem apenas as condições em laboratório, mas antes as condições que se verificam em concreto na circulação rodoviária. Uma vez que o Regulamento n.º 692/2008 visa executar o Regulamento n.º 715/2007 e não altera as obrigações estabelecidas por este último, considera que o primeiro não tem relevância para efeitos de concretização das normas. Por esse motivo, entende que os valores-limite estabelecidos no Regulamento n.º 715/2007 devem ser cumpridos não apenas nas condições dos procedimentos de ensaio, mas também independentemente da temperatura. Partindo de uma interpretação histórica e teleológica e uma análise paralela do Regulamento «irmão» n.º 595/2009, aplicável aos veículos pesados, mas também aos veículos ligeiros de passageiros consideravelmente pesados da classe M1, o órgão jurisdicional de reenvio considera que se deve entender por «utilização normal» a condução diária normal dos veículos e não a utilização no âmbito do procedimento de ensaio. No entanto, para este efeito, devem ser tidos em conta os parâmetros decisivos do ciclo NEDC no que diz respeito à velocidade média de 33,6 km/h e à velocidade máxima de 120 km/h no uso diário.

- 22 Uma vez que nem o Regulamento n.º 715/2007 nem o Regulamento n.º 692/2008 contêm especificações técnicas concretas relativas ao modo de funcionamento do sistema antipoluição, o órgão jurisdicional de reenvio coloca a questão de saber se uma estratégia de emissões dependente da temperatura sob a forma de uma janela térmica é admissível e se a mesma está sequer abrangida pela proibição de dispositivos manipuladores.
- 23 A utilização de dispositivos manipuladores é excepcionalmente permitida nos casos em que é necessária para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo. Existem ainda outras exceções relativas à fase de arranque do motor e às condições do ciclo de ensaios. Com base nestas exceções, o órgão jurisdicional de reenvio considera que o aspeto da proteção do motor e dos componentes não permite a utilização de dispositivos manipuladores sem limitação temporal.
- 24 O órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se a necessidade de proteção do motor deve ser entendida em sentido concreto e individual ou abstrato e normativo. Para esse efeito, salienta que um entendimento em sentido concreto e individual pode conduzir a um tratamento privilegiado dos motores mais antigos ou dos dispositivos de pós-tratamento dos gases de escape particularmente vulneráveis e defende um critério mais rigoroso, objetivado.
- 25 Caso se entenda que a janela térmica deve ser admitida, o órgão jurisdicional de reenvio pretende ainda saber se o mesmo também se aplica a uma utilização concreta que leva a que o controlo de gases seja reduzido em continuidade fora da janela de temperaturas entre 20° e 30° C. A este respeito, refere que a temperatura média anual no local de residência da demandante leva a que a redução da recirculação dos gases de escape constitua a regra e não a exceção durante a condução do veículo controvertido. É precisamente tendo em conta as

temperaturas que se fazem predominantemente sentir na Alemanha e na Europa que se torna necessária a interpretação por parte do Tribunal de Justiça do conceito de necessidade.

- 26 O órgão jurisdicional de reenvio solicita ainda a interpretação do conceito de dano. Para tanto, pretende saber, em particular, se é suficiente um dano qualquer, por muito pequeno que seja, como, por exemplo, um dano numa válvula EGR, que custa entre 40 e 200 euros. Fazendo referência a outras versões linguísticas do Regulamento n.º 715/2007 e à finalidade por este prosseguida, o órgão jurisdicional de reenvio tende a considerar que nem todos os danos preenchem estes requisitos. Para esse efeito, refere que não existe risco de acumulação de fuligem ou de bloqueio com temperaturas exteriores entre 20° e 30° C. De um ponto de vista da conceção, a mistura de ar fresco aspirado do ambiente e gases de escape recirculados pode ser controlada de forma a que o gás fresco aspirado pelo motor se situe sempre dentro da janela ideal de temperaturas entre 20 e 30° C.
- 27 Por último, o órgão jurisdicional de reenvio coloca questões de interpretação relacionadas com os efeitos jurídicos e sancionatórios de infrações ao direito da União que eventualmente venham a ser declaradas e as quais dependem sobretudo de saber se as respetivas disposições têm efeitos de proteção individual.
- 28 Tanto o princípio da aplicação tão eficaz quanto possível do direito da União como os Acórdãos do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 2002, Muñoz e Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497), e de 25 de julho de 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447), defendem a existência deste efeito de proteção individual. Segundo os mesmos, a plena eficácia da regulamentação da União em matéria de normas de qualidade implica que o respeito desta obrigação possa ser garantido no âmbito de um processo cível. Também pode ser incompatível com a natureza vinculativa de uma diretiva que visa proteger a saúde pública excluir, em princípio, que a obrigação que esta impõe possa ser invocada pelas pessoas interessadas.
- 29 No âmbito das disposições dos §§ 6, n.º 1 e 27, EG-FGV, que têm por base os artigos 18.º, n.º 1 e 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE, também se coloca a questão de saber se o dano que venha a ser reclamado pela demandante num processo posterior contra o fabricante está abrangido pelo âmbito de proteção material da norma. Os atos jurídicos da União Europeia adotados para a harmonização integral dos requisitos técnicos dos veículos visam, designadamente, uma elevada segurança na circulação rodoviária, um elevado nível de proteção da saúde e do ambiente, a utilização racional da energia e a proteção efetiva contra a utilização não autorizada. Apesar de o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) e diversos tribunais de instância recusarem o efeito protetor de terceiros destas disposições, o órgão jurisdicional de reenvio, tendo em conta a relevância jurídica do certificado de conformidade e as outras versões linguísticas da diretiva, considera ter motivos para considerar que as disposições referidas têm efeitos de proteção individual.

- 30 Se a demandante tiver direito a uma indemnização, coloca-se ainda a questão relativa ao cálculo do dano. Neste sentido, é especialmente importante saber se se devem vencer juros sobre o preço de compra pago pelo adquirente e se o adquirente deve pagar uma compensação pela utilização do veículo. É em função desta questão que será determinado o valor da cobertura a atribuir à demandante, sobre o qual o órgão jurisdicional de reenvio se deverá pronunciar.
- 31 No Acórdão de 17 de abril de 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), o Tribunal de Justiça esclareceu que a diretiva relativa à venda de bens de consumo se opõe a uma legislação nacional que permite que o vendedor, no caso de ter vendido um bem de consumo não conforme, exija ao consumidor uma indemnização pelo uso do bem até à sua substituição por um novo bem. Nos casos em que, tal como o caso em apreço, está em causa a revogação de uma compra de um veículo, a defesa jurisdicional de direitos por iniciativa do fabricante do veículo poderia levar a que a duração do processo coincidissem com a expectativa de utilização económica total do veículo. Desta forma, o fabricante seria injustamente liberado da sua obrigação. O efeito útil do Regulamento n.º 715/2007 também aponta para que se exclua a compensação da vantagem obtida como medida dissuasora, pelo menos no caso de um dano intencional contrário à ordem pública. Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio pretende ainda que seja esclarecido se o princípio de uma sanção eficaz e dissuasora não exige que o fabricante deva restituir o preço de compra acrescido de juros em caso de revogação.
- 32 O órgão jurisdicional de reenvio considera que o direito de indemnização da demandante seria *de facto* desvalorizado se os benefícios da utilização continuada do veículo fossem deduzidos e pudessem deste modo esgotar progressivamente a indemnização. Tal consubstanciaria também uma violação da exigência de sanções dissuasoras.
- 33 A confirmação da cobertura do seguro depende de que se esclareça a admissibilidade da janela térmica e do efeito sancionatório das normas da União. Neste sentido, o órgão jurisdicional de reenvio está ciente de que para uma decisão no âmbito de uma ação relativa à cobertura do seguro é suficiente que exista uma probabilidade pelo menos em igual medida de um desfecho positivo e negativo do litígio. Uma vez que, no entanto, as questões neste caso decisivas para o litígio ainda não foram objeto de reenvio prejudicial para o Tribunal de Justiça, só após a resposta do Tribunal de Justiça às questões prejudiciais é que o órgão jurisdicional de reenvio se considera em posição de adotar uma decisão concludente sobre a probabilidade.
- 34 Consoante a resposta dada às questões prejudiciais interligadas em cascata caberá decidir se, e, nesse caso, em que medida, deve ser concedida à demandante a cobertura do seguro.