

**Processo C-138/20****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:**

13 de março de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Stuttgart, Alemanha)

**Data da decisão de reenvio:**

13 de março de 2020

**Recorrente:**

O.

**Recorrida:**

P.

**Objeto do processo principal**

Admissibilidade de dispositivos manipuladores nos veículos a motor

**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»**

1-1. *Deve o artigo 3.º, n.º 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 construção física?*

*Em caso de resposta negativa à questão 1-1:*

- 1-2. Deve o **artigo 3.º, n.º 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 controlo de gases de escape instalado a jusante do motor (por exemplo, sob a forma de catalisadores de oxidação diesel, filtro(s) de partículas diesel, catalisadores redutores das emissões de NOx)?
- 1-3. Deve o **artigo 3.º, n.º 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 ciclo NEDC?

*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 20° e 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 p. ex., ventiladores 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 pelo menos também protegem o património 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 de sanções 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 effet utile?*

6-3. *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?*

6-4. *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, confirmam 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 a violação 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 do 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 (JO 2007, L 171, p. 1)

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 2008, L 199, p. 1)

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) (JO 2007, L 263, p. 1)

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 1999, L 171, p. 12)

### **Disposições de direito nacional invocadas**

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

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 e 27

### **Apresentação sucinta dos factos e do processo principal**

- 1 Em 30 de maio de 2012, o recorrente adquiriu à recorrida, que é um fabricante de veículos automóveis alemão, um automóvel novo «Porsche Cayenne Diesel Tiptronic» pelo preço de compra bruto de 71 156,66 euros. Segundo informação da recorrida, este veículo preenche os requisitos para ser classificado na categoria «Euro 5» para veículos equipados com motor diesel. O litígio entre as partes tem por objeto essa classificação.
- 2 O recorrente chegou entretanto à conclusão de que um *software* de controlo que se encontra instalado no veículo, que intervém na depuração dos gases de escape em função da temperatura, constitui um dispositivo de manipulação proibido pelo Regulamento n.º 715/2007. Por conseguinte, o recorrente exigiu à recorrida a anulação do contrato de compra, à data de 14 de fevereiro de 2019, o que a recorrida, no entanto, não aceitou.

- 3 É facto assente que a recorrida utiliza um denominado sistema de recirculação de gases de escape a nível interno do motor. Para reduzir as emissões de óxido de azoto geradas na câmara de combustão do motor, uma parte dos gases de escape é reconduzida para dentro do sistema de admissão de ar do motor e torna a integrar o processo de combustão. No entanto, a recirculação de gases de escape só produz os seus plenos efeitos dentro da janela de temperaturas entre 20°C e 30°C (a denominada «janela térmica»). Com temperaturas exteriores mais baixas, é reduzida ou totalmente desligada.
- 4 O Kraftfahrt-Bundesamt (Serviço Federal dos Veículos a Motor) alemão, até à data, não ordenou a recolha do veículo controvertido nem de veículos do mesmo tipo.

### **Argumentos essenciais dos intervenientes no processo principal**

- 5 O recorrente considera que a aplicação de uma janela térmica é, em princípio, proibida. Alega que a recorrida utiliza um *software* incompatível com o artigo 5.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento n.º 715/2007, que regula a recirculação de gases de escape a nível interno do motor e a sua eficácia em função da temperatura ambiente. Deste modo, a função de uma parte do sistema de controlo das emissões na aceção do artigo 3.º, n.º 10, deste regulamento é alterada, o que reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em condições que seriam razoavelmente expectáveis em situações de circulação normal.
- 6 Os valores limite das emissões previstos no anexo I do Regulamento n.º 715/2007 devem ser cumpridos não apenas no quadro do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC), mas também em condições normais de utilização, ou seja, no uso diário.
- 7 A recorrida não contesta a utilização de um sistema de manipulação, mas considera que o mesmo é admissível à luz do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007. Nos termos desta disposição, o fabricante pode adotar medidas para evitar danos nos componentes. No presente caso, é necessário reduzir a recirculação de gases de escape dependente da temperatura ambiente, uma vez que só desta forma se pode evitar o risco de depósitos de fuligem no motor a diesel.
- 8 Aliás, é irrelevante conhecer o tipo de emissões do veículo no uso diário. Os valores limite das emissões estabelecidos pelas normas europeias estão relacionados com condições de teste pormenorizadamente regulamentadas, pelo que só as emissões sob estas condições são determinantes.

### **Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial**

- 9 Embora o recorrente já não possa reclamar direitos no âmbito do contrato de compra e venda, tem ainda eventualmente direitos no âmbito da responsabilidade civil «extracontratual», designadamente, por um lado, ao abrigo do § 823, n.º (2),

do BGB em conjugação com o Regulamento n.º 715/2007 e/ou com o § 6, n.º (1) e o § 27, n.º (1), do EG-FGV e, por outro lado, nos termos do § 826 do BGB.

- 10 O órgão jurisdicional de reenvio inclina-se a considerar que estes direitos existem. Por um lado, o § 823, n.º (2), do BGB exige a violação de uma «disposição legal destinada a proteger interesses de terceiros». No entender do órgão jurisdicional de reenvio, o Regulamento n.º 715/2007 constitui essa disposição legal de proteção. Por outro lado, também existirá um «dano intencional contrário à ordem pública», no sentido do § 826 do BGB. Contudo, para ser possível proferir uma decisão a este respeito, é necessário clarificar se a recorrida utiliza efetivamente um dispositivo manipulador proibido pelo Regulamento n.º 715/2007. Se for esse o caso, o certificado de conformidade exigido nos termos do artigo 18.º, da Diretiva 2007/46 seria inválido, o que também consubstanciaria uma violação do EG-FGV que transpõe esta diretiva para o direito alemão.
- 11 Devido à prática interpretativa diversificada dos órgãos jurisdicionais alemães na apreciação deste «escândalo dos motores diesel», subsistem dúvidas sobre a interpretação do Regulamento n.º 715/2007 e da Diretiva 2007/46. Estas dúvidas só podem ser esclarecidas por uma decisão do Tribunal de Justiça.

- 12 As questões submetidas ao Tribunal de Justiça podem dividir-se em seis temas.

### ***1. Conceito de «dispositivo manipulador»***

- 13 A partir da redação do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007, o órgão jurisdicional de reenvio coloca-se a questão de saber se o conceito de «elemento» abrange apenas exclusivamente os elementos mecânicos de uma construção física (questão 1-1).
- 14 Se o conceito de elemento fosse de interpretar de forma tão restritiva, o sistema eletrónico de gestão do motor e o seu *software* não seriam abrangidos pelo mesmo. O contexto sistemático da definição que enumera uma série de parâmetros do sistema de propulsão dos veículos automóveis ligeiros que atualmente estão, em grande maioria – pelo menos também – sujeitos ao controlo eletrónico, opõe-se claramente a essa limitação aos elementos de construção mecânicos e físicos. Se se analisar a versão em língua inglesa, onde, antes da enumeração dos parâmetros, se faz referência a «any element of design which senses [...]», resulta evidente que a mesma também abrange o design do *software*.
- 15 Além disso, importa esclarecer se o conceito de «sistema de controlo das emissões» utilizado na definição de «dispositivo manipulador» também abrange as estratégias de confinamento das emissões ao local de origem, ou seja, à câmara de combustão do motor, através da recirculação dos gases de escape ou se apenas designa o dispositivo antipoluição externo ao motor sob a forma de filtros de partículas diesel e de catalisadores para a redução de óxido de azoto (questão 1-2). O Regulamento n.º 715/2007 não contém nenhuma definição deste conceito.

- 16 No entender do órgão jurisdicional de reenvio, não deveria ser feita a distinção entre medidas no interior e no exterior do motor, uma vez que os parâmetros enumerados no artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007 abrangem todos os procedimentos técnicos que influenciam a criação e o controlo das emissões, inclusivamente, através da «velocidade do motor», um fator manifestamente pertencente ao interior do motor.
- 17 Também não se vislumbram indícios específicos que permitam separar o conceito de «sistema de controlo das emissões», que não é definido por lei, do contexto da definição de «dispositivo manipulador». Com a questão 1-3, o órgão jurisdicional de reenvio pretende ser esclarecido sobre se a distinção entre o interior e o exterior do motor é ou não admissível à luz dos objetivos do Regulamento n.º 715/2007.

## **2. Conceito de «condições normais»**

- 18 Com as questões 2-1 a 2-4, o órgão jurisdicional de reenvio pretende ser esclarecido sobre se os valores limite estabelecidos no anexo I do Regulamento n.º 715/2007 são apenas aplicáveis no quadro das condições de controlo do «Novo Ciclo de Condução Europeu» (NEDC) ou se também devem ser respeitados no quotidiano, em «condições normais», no sentido do artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento. Além disso, pretende-se um esclarecimento sobre se o conceito de «condições normais» abrange *todas* as condições de condução efetivas no quotidiano ou apenas aquelas nas quais os parâmetros de velocidade do NEDC urbano ou extraurbano são respeitados.
- 19 O Regulamento n.º 715/2007 não define o conceito de «condições normais».
- 20 A interpretação literal, mesmo recorrendo a outras versões linguísticas, aponta para que este conceito não abranja de modo algum apenas as condições laboratoriais, mas as que existem na realidade, ou seja, condições que surgem em concreto na circulação rodoviária.
- 21 Esta interpretação baseia-se no considerando 12 do Regulamento n.º 715/2007, que dispõe que «deverão ser prosseguidos os esforços tendentes à [...] garantia de que os limites estejam relacionados com o desempenho real dos veículos durante a sua utilização».
- 22 À primeira vista, parece resultar o contrário do artigo 3.º, n.º 6, do Regulamento n.º 692/2008, segundo o qual o fabricante deve assegurar que os resultados do ensaio de emissões cumprem o valor limite aplicável «nas condições de ensaio do presente regulamento». No entanto, o considerando 3 do Regulamento n.º 715/2007 esclarece que este regulamento contém «disposições fundamentais em matéria de emissões dos veículos», ao passo que «as especificações técnicas serão fixadas através de medidas de execução». Por conseguinte, o Regulamento n.º 692/2008 não modifica as obrigações que por força do Regulamento n.º 715/2007 incumbem ao fabricante, mas visa apenas a sua execução. Em consequência, os valores limite estabelecidos no anexo I do Regulamento

n.º 715/2007 devem ser respeitados não apenas nas condições do procedimento de teste mas também mantidos independentemente da temperatura.

- 23 Contudo, a fim de estabelecer um equilíbrio entre os resultados tipificados das medições realizadas no banco dinamométrico e no uso diário, devem, no entender do órgão jurisdicional de reenvio, ser tidos em consideração os parâmetros que definem o NEDC, independentemente das temperaturas que prevaleçam no ambiente e da duração do tempo de condução. O NEDC consiste numa parte urbana que é repetida 4 vezes e numa parte extraurbana. No início da parte urbana, o motor é ligado a frio (20° - 30° C). Esta parte caracteriza-se por velocidades baixas e consequentes baixas cargas do motor e baixas temperaturas dos gases de escape. A parte extraurbana, com uma velocidade máxima de 120 km/h, representa uma situação de condução mais rápida e mais dinâmica. O NEDC é percorrido, numa distância total de 11,03 km, a uma velocidade média de 33,6 km/h.

### ***3. Admissibilidade de uma solução para o controlo das emissões sensível à temperatura***

- 24 Nem o Regulamento n.º 715/2007 nem o Regulamento n.º 692/2008 contêm indicações técnicas concretas relativas ao modo de funcionamento do sistema antipoluição. No entanto, o artigo 5.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento n.º 715/2007 estabelece uma proibição de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões. Neste contexto, coloca-se a questão de saber se uma solução para o controlo de emissões dependente da temperatura sob a forma de uma «janela térmica» é admissível e se esta é sequer abrangida pela proibição do dispositivo manipulador. Este é o objeto da questão 3-1.
- 25 A este respeito, o antecessor do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007 é elucidativo. A secção 2.16 do anexo I da Diretiva 70/220/CEE, alterado pela Diretiva 98/69/CE contém uma definição muito semelhante de dispositivo manipulador. No anexo VII da Diretiva 70/220, na versão alterada pela Diretiva 98/69/CE, a secção 6.1.1. refere-se o que o legislador da União entendia em 1998 por «solução irrazoável para o controlo das emissões»: de acordo com esta disposição, qualquer solução irrazoável para o controlo das emissões que leve a uma redução da eficácia do sistema de controlo das emissões em condições normais de funcionamento a baixas temperaturas e que não seja abrangida pelos ensaios normalizados de controlo das emissões podia ser considerada como um dispositivo manipulador. Deste contexto global resulta, no entender provisório do órgão jurisdicional de reenvio, que as soluções para o controlo das emissões em função da temperatura já eram, em princípio, inadmissíveis muito antes da adoção do Regulamento n.º 715/2007.
- 26 Caso o Tribunal de Justiça considere que a recirculação de gases de escape sensível à temperatura é, em princípio, admissível, acrescenta-se a questão 3-2, mediante a qual o órgão jurisdicional de reenvio pretende ser esclarecido sobre se

é admissível um dispositivo manipulador que funcione em continuidade fora da janela de temperaturas entre 20° e 30° C para proteção do motor.

- 27 O artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007 estabelece nas alíneas a) a c) três grupos de exceções à proibição de utilização de dispositivos manipuladores. Nos termos da alínea a), a utilização de dispositivos manipuladores é excecionalmente permitida «se se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo». A alínea b) contém outra exceção à utilização do dispositivo de manipulação, quando o mesmo «não funcionar para além do necessário ao arranque do motor». Por último, nos termos da alínea c), a utilização de dispositivos manipuladores é permitida 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».
- 28 Destas exceções, e em especial das alíneas b) e c), do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007 pode deduzir-se, contrariamente ao entendimento da recorrida, que a utilização de um dispositivo manipulador está associada a janelas temporais estreitamente delimitadas: por um lado, a fase de arranque do motor e, por outro, as condições do ciclo de ensaios.
- 29 Tendo em conta o restante direito da União aplicável, não é possível fundamentar de forma coerente a interpretação da hipótese constante da alínea a) no sentido de que o aspeto da proteção do motor e dos componentes sem limitação temporal pode ser suficiente para derrogar a proibição. As situações excecionais referidas também estão sujeitas a uma limitação temporal, devido à obrigação de prova nos termos do artigo 3.º, n.º 9, do Regulamento n.º 692/2008 no domínio das baixas temperaturas. Por conseguinte, uma janela térmica que ultrapasse esta limitação não pode existir regularmente. Nos termos do Regulamento n.º 692/2008, os fabricantes devem garantir 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, ou seja, cumprindo os limites de emissões.
- 30 *A contrario*, isto significa que o legislador parte inequivocamente de uma redução eficaz das emissões, mesmo com temperaturas baixas. Se se adotasse o entendimento contrário, o objetivo do legislador de redução absoluta das emissões e de melhoria da redução da poluição atmosférica não seria alcançado. Este objetivo está consagrado no primeiro considerando e nos considerandos 4 a 7 do Regulamento n.º 715/2007.
- 31 A este respeito, importa referir que a temperatura média mensal no local de residência do demandante se situa durante todo o ano abaixo de 20° C, pelo que a redução da recirculação dos gases de escape e a consequente influência sobre o sistema de controlo das emissões constituem a regra e não a exceção durante a condução do veículo controvertido.

**4. Referência à necessidade, nos termos do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007**

- 32 O órgão jurisdicional de reenvio coloca-se a questão de saber se a referência à necessidade no artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007 deve ser determinada de modo concreto e individual ou abstrato e normativo e que padrão tecnicamente disponível deve ser aplicado neste último caso. Este é o objeto da questão 4-1.
- 33 Com a criação de uma relação concreta e individual, poderia ser suficiente para confirmar a necessidade que, no âmbito de uma consideração puramente técnica, isolada em termos concretos e individuais, do motor durante a condução de um veículo, surgisse uma situação que nesse caso tornasse necessária a intervenção do dispositivo de manipulação. O fabricante do veículo poderia invocar a exceção em termos concretos e individuais, consoante o modelo do veículo e a configuração do motor. Consoante o grau de evolução da unidade do motor em causa, um motor mais antigo poderia preencher a exceção muito mais cedo do que por exemplo um motor mais eficiente.
- 34 Em contrapartida, se se tiver em conta uma relação abstrata e normativa, não bastaria apenas o facto de no caso concreto surgirem situações técnicas nas quais o dispositivo de manipulação seria necessário para proteção do motor ou para o seu funcionamento seguro, mas, além disso, tendo em consideração os motivos que tivessem conduzido a essa situação técnica, seria exigível que estes existissem necessariamente, ou seja, que fossem inevitáveis em termos gerais.
- 35 Tanto o princípio do *effet utile* como também os considerandos 1 e 5 do Regulamento n.º 715/2007 são favoráveis a este critério. O objetivo deste regulamento é a garantia de um elevado nível de proteção do ambiente. Para atingir este objetivo é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos.
- 36 Caso o Tribunal de Justiça responda negativamente à questão 4-1, coloca-se a questão de saber qual a amplitude que pode assumir a limitação da depuração dos gases de escape através do dispositivo manipulador, para ainda se situar no domínio do conceito de «necessidade».
- 37 Se puder haver uma interferência no depuramento dos gases de escape sensível à temperatura, o conceito de «necessidade» deve ser objeto de uma interpretação mais detalhada pelo Tribunal de Justiça, em particular, tendo em conta as temperaturas dominantes na Alemanha e na Europa (questão 4-2).

**5. Conceito de «dano»**

- 38 O conceito de dano na aceção do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007 não é objeto de definição mais precisa nesse regulamento. Neste sentido, coloca-se a questão de saber se, invocando a proteção

do motor, a utilização de dispositivos manipuladores se pode justificar sempre que o fabricante do veículo automóvel demonstrar de forma plausível que sem a utilização desse dispositivo o motor corre o risco de sofrer um determinado dano, por muito pequeno que seja. Coloca-se ainda a questão de saber se as peças consumíveis, como, por exemplo, um ventilador para a recirculação dos gases de escape, são abrangidas pelo conceito de dano.

- 39 A comparação com outras versões linguísticas do Regulamento n.º 715/2007 opõe-se a tal interpretação. A título de exemplo, a versão francesa opta pela expressão «dégâts» que, segundo o dicionário Larousse, significa: «désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose». No entender do órgão jurisdicional de reenvio, tal implica que o fabricante de veículos automóveis não pode invocar a proteção dos componentes apenas devido ao risco de acumulação de fuligem para justificar a instalação de uma janela térmica. Nesta medida, coloca-se a questão de saber se o risco de acumulação de fuligem não pode igualmente ser mitigado através de outras medidas, eventualmente relacionadas com o material e a construção do veículo.

#### **6. Efeito jurídico e sancionatório das violações do direito da União**

- 40 Tendo em conta o requisito imposto pelo § 823, n.º (2), BGB, de violação de «uma disposição legal destinada a proteger interesses de terceiros», coloca-se, em primeiro lugar, a questão de saber se uma das finalidades do Regulamento n.º 715/2007 é a de proteger o património do adquirente de um veículo que não respeite as exigências deste regulamento (questão 6-1). O órgão jurisdicional de reenvio inclina-se para responder afirmativamente a esta questão.
- 41 Mesmo que o património do adquirente do veículo não estivesse diretamente protegido por este regulamento, o órgão jurisdicional de reenvio deduz dos Acórdãos do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 2002, Muñoz e Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, n.ºs 29 a 31); bem como de 25 de julho de 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, n.º 42) que os requisitos exigentes estabelecidos pela jurisprudência alemã para fundamentar o caráter de proteção individual que confere o direito nos termos do § 823, n.º (2), do BGB devem ser reduzidos ao critério da «afetação» delineado pelo Tribunal de Justiça.
- 42 Com efeito, os Estados-Membros só têm em conta o *effet utile* das exigências do direito da União quando implementam um mecanismo sancionatório cujo impacto não depende da reação de uma autoridade – neste caso, o Kraftfahrt-Bundesamt (Serviço Federal dos Veículos a Motor) alemão – às violações das normas, mas que pode ser despoletado pelos próprios intervenientes no mercado – neste caso, os adquirentes do veículo – através de ação judicial perante os tribunais civis (v. questão 6-2).
- 43 Quanto ao caráter de proteção individual da Diretiva 2007/46, o órgão jurisdicional de reenvio considera, com base nos Acórdãos do Tribunal de Justiça de 26 de fevereiro de 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84) e de 14 de julho

de 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, n.ºs 24 e seg.), que na Diretiva 2007/46 não podem fundamentar-se diretamente nenhuns direitos em benefício dos adquirentes dos veículos.

- 44 Com a questão 6-3, o órgão jurisdicional de reenvio pretende ser esclarecido sobre se também pode ser atribuído caráter de proteção individual ao certificado de conformidade. Esta proteção deveria resultar da descrição da função do certificado de conformidade constante do anexo IX da Diretiva 2007/46 na versão alterada pelo Regulamento n.º 385/2009. Este refere, em primeiro lugar, o seguinte: «O certificado de conformidade é uma declaração emitida pelo fabricante do veículo ao comprador, a fim de lhe garantir que o veículo adquirido cumpre a legislação em vigor na União Europeia à data em que foi produzido». A função de permitir que as autoridades competentes dos Estados-Membros matriculem facilmente os veículos só é referida em segundo lugar.
- 45 Acresce que com as disposições relativas à homologação dos veículos estabelecidas pela Diretiva 2007/46 pretende-se garantir um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. A violação destas disposições deveria permitir, por motivos de *effet utile*, conferir à parte afetada o acesso a um mecanismo sancionatório autónomo por via do direito privado.
- 46 Com a última questão 6-4 está em causa uma questão central do processo principal, designadamente a de saber em que medida o efeito sancionatório do Regulamento n.º 715/2007 ou o objetivo e a intenção da Diretiva 2007/46 proíbem que dos direitos de indemnização nacionais seja deduzida uma indemnização pela utilização do veículo pelo adquirente durante um certo período de tempo.
- 47 Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento n.º 715/2007, as sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. O Tribunal de Justiça, na sua decisão diretora, proferida no Acórdão de 21 de setembro de 1989, Comissão/Grécia (68/88, EU:C:1989:339, n.º 24), reserva aos Estados-Membros a possibilidade de escolha das sanções.
- 48 No entender do órgão jurisdicional de reenvio, o princípio da efetividade permite que o direito da União de aplicação indireta, bem como o direito nacional de transposição, sejam implementados por via do direito privado. O Tribunal de Justiça concluiu, no seu Acórdão de 17 de setembro de 2002, Muñoz e Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, n.º 30) que «a plena eficácia da regulamentação em matéria de normas de qualidade [implica] que o respeito desta obrigação possa ser garantido no âmbito de um processo cível».
- 49 O órgão jurisdicional de reenvio considera que os valores limite de emissões são fatores ambientais que criam valor. Muitos adquirentes de veículos automóveis estão dispostos a investir mais capital num produto para assim contribuírem para a proteção do ambiente. Por conseguinte, a característica de respeito pelo ambiente

constitui uma característica de qualidade objetiva que também afeta a esfera jurídica das partes envolvidas.

- 50 O exercício do direito a indemnização não passará de letra morta e não terá, *de facto*, qualquer valor, se os adquirentes dos veículos forem obrigados a deduzir benefícios do uso em virtude da longa duração do processo. No caso de uma infração dolosa de fatores criadores de valor, neste caso, dos valores limite das emissões, o direito de indemnização corre o risco de perder a sua função reguladora preventiva se dele for deduzido um benefício.
- 51 As sanções também devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, nos termos do artigo 46.º, segundo período, da Diretiva 2007/46.
- 52 A instalação de um dispositivo manipulador proibido em veículos não implica apenas caducidade da homologação, mas também tem como consequência a inexistência para estes veículos de certificados de conformidade válidos. Ora, um veículo só pode ser vendido se possuir um certificado de conformidade válido para esse efeito.
- 53 No que diz respeito à questão de saber se o adquirente de um veículo sem certificado de conformidade válido deve deduzir do seu pedido de indemnização contra o fabricante os benefícios do uso, deve ser tido em conta o princípio geral de indemnização pela utilização. O Tribunal de Justiça declarou, no seu Acórdão de 17 de abril de 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) que o artigo 3.º desta diretiva deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que permite que o vendedor, no caso de ter vendido um bem de consumo não conforme [com o contrato], exija ao consumidor uma indemnização pelo uso do bem não conforme até à sua substituição por um novo bem.
- 54 Pode argumentar-se contra a transposição deste princípio para o presente caso que a Diretiva 2007/46 não prevê nenhuma consequência, ao contrário da Diretiva 1999/44 no seu artigo 3.º, n.º 3, que impõe a reparação sem encargos. É certo que o princípio das sanções dissuasivas exige o reconhecimento de uma responsabilidade à luz do direito nacional cuja eficácia não seja prejudicada pelo facto de devido à duração do processo e ao atraso intencional na prestação por parte do fabricante o direito a indemnização se «desvalorizar» devido à indemnização pelo benefício do uso.