

Processo C-663/19**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:**

6 de setembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Gera [Tribunal Regional de Gera, Alemanha]

Data da decisão de reenvio:

30 de agosto de 2019

Demandante:

MM

Demandada:

Volkswagen AG

Objeto do processo principal

Direito de indemnização por resolução de um contrato de compra e venda de um veículo automóvel usado no qual está instalado um dispositivo manipulador proibido – Responsabilidade do fabricante – Obrigação de entregar um certificado de conformidade – Proteção do consumidor final – Dedução do dano à compensação pelo uso do bem

Objeto e base jurídica do pedido prejudicial

Interpretação do direito da União, artigo 267.º TFUE

Questões prejudiciais

1. Devem os §§ 6, n.º 1, e 27, n.º 1, do EG-FGV [Regulamento CE de homologação de veículos] ou os artigos 18.º, n.º 1, e 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE ser interpretados no sentido de que o fabricante viola a obrigação de emitir um certificado válido nos termos do § 6, n.º 1, do EG-FGV (ou a sua

obrigação de entregar um certificado de conformidade nos termos do artigo 18.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE), quando instalou num veículo automóvel um dispositivo manipulador proibido, na aceção dos artigos 5.º, n.º 2, e 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, e a comercialização desse automóvel viola a proibição de introdução no mercado de um veículo sem um certificado de conformidade válido nos termos do § 27, n.º 1, do EG-FGV (ou a proibição de venda sem um certificado de conformidade válido nos termos do artigo 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE)?

Em caso de resposta afirmativa:

1a. Os §§ 6 e 27 do EG-FGV ou os artigos 18.º, n.º 1, 26.º, n.º 1, e 46.º, da Diretiva 2007/46/CE visam proteger igualmente o consumidor final e, no caso de revenda no mercado de usados, em especial o comprador subsequente do automóvel, também no que diz respeito à sua liberdade de disposição e ao seu património? A aquisição por um comprador de um automóvel usado que foi comercializado sem um certificado de conformidade válido insere-se na esfera de risco para cuja prevenção estas normas foram adotadas?

2. O artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 visa proteger igualmente o consumidor final e, no caso de revenda no mercado de usados, em especial o comprador subsequente do automóvel, também no que diz respeito à sua liberdade de disposição e ao seu património? A aquisição por um comprador de um automóvel usado que foi comercializado sem um certificado de conformidade válido insere-se na esfera de risco para cuja prevenção estas normas foram adotadas?

3. Devem os §§ 6 e 27, do EG-FGV ou os artigos 18.º, n.º 1, 26.º, n.º 1, e 46.º, da Diretiva 2007/46/CE e o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ser interpretados no sentido de que, no caso de violação dessas disposições, não deve ser efetuada a dedução dos danos sofridos pelo consumidor final à compensação pelo uso efetivo do veículo, no todo ou em parte (eventualmente, de que forma e com que extensão), quando o consumidor final puder exigir, e exija, a resolução do contrato de compra e venda do automóvel com base nessa violação? A interpretação será diferente se a violação for acompanhada da indução em erro das entidades homologadoras e dos consumidores finais quanto ao facto de todas as condições de aprovação terem sido cumpridas e de a utilização do veículo no transporte rodoviário ser permitida sem restrições, e se a violação e a indução em erro ocorrerem para reduzir os custos e maximizar os lucros através de volumes de vendas elevados, obtendo-se em simultâneo uma vantagem concorrencial à custa de clientes desprevenidos?

Disposições de direito da União invocadas

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, 26.º, n.º 1, e 46.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: Artigos 3.º, n.º 10, e 5.º, n.º 2

Regulamento (UE) 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

Disposições de direito nacional invocadas

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 dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, a seguir «Regulamento CE de homologação de veículos» ou «EG-FGV»): §§ 6 e 27

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil, a seguir «BGB»): §§ 31, 823, n.º 2, e 826

Strafgesetzbuch (Código Penal, a seguir «StGB»): § 263, n.º 1

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Em 13 de maio de 2015, o demandante comprou a um concessionário um veículo automóvel ligeiro de passageiros usado da marca Seat, modelo Alhambra 2.0 TDI, com uma quilometragem de «cerca de 11 600 km», pelo preço de 26 400 euros.
- 2 O automóvel está equipado com um motor do tipo EA-189, fornecido pela demandada. O *software* original do motor contribuiu para a otimização dos valores das emissões de nitrogénio no procedimento de ensaio regulamentar, estando o motor equipado com um sistema de recirculação dos gases de escape com dois modos de funcionamento. O modo 1 é um modo otimizado para o nitrogénio, com uma taxa de recirculação dos gases de escape relativamente elevada; o modo 0 constitui um modo de otimização das partículas, no qual a recirculação dos gases de escape é inferior. O *software* do dispositivo de gestão eletrónica do motor reconhece se o veículo se encontra numa situação de normal circulação ou num ensaio técnico para determinação dos níveis de emissão. Durante o ciclo de ensaio ou nos testes de ensaio, o *software* integrado reproduz o programa do motor no modo 1 durante a emissão de nitrogénio, sendo obtidos

valores de óxido de nitrogénio inferiores cumprindo-se os valores legais de emissão de gases e os limites de óxido de nitrogénio especificados na norma Euro 5 de controlo de emissões. Em contrapartida, em condições normais de circulação rodoviária, o automóvel funciona no modo 0. Os valores das emissões daí resultantes não correspondem aos valores indicados pela demandada no certificado de conformidade na qualidade de fabricante deste veículo.

- 3 O desenvolvimento e a instalação do dispositivo manipulador, bem como a entrega às filiais do grupo dos motores assim manipulados, foram efetuados com o conhecimento e por ordem da demandada, ou pelo menos com a aprovação do conselho de administração, com o objetivo de reduzir os próprios custos a expensas dos consumidores finais, maximizar o lucro através de volumes de vendas elevados e obter uma vantagem concorrencial relativamente aos demais fabricantes de veículos automóveis. A utilização do motor manipulado pelas filiais do grupo e a revenda do automóvel a clientes não só era previsível como constituía o próprio objetivo da atuação dos colaboradores da demandada. A necessária indução em erro das entidades homologadoras e dos consumidores finais, que desconheciam a existência desse dispositivo manipulador e a efetiva inobservância da legislação sobre as emissões de gases de escape, fazia parte do plano global para o efeito.
- 4 O demandante assim ludibriado (pela própria contraparte, enquanto instrumento da demandada) adquiriu o veículo automóvel para circular na via pública. Não o teria adquirido se tivesse tido conhecimento de que não estavam preenchidos os requisitos materiais para a matrícula e que, por conseguinte, existia o risco de não poder utilizar (de forma duradoura) o veículo para essa finalidade pois seria imobilizado. O demandante vem utilizando o veículo desde a sua aquisição.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 5 O demandante requer que a demandada lhe reembolse o preço de compra pago pelo veículo automóvel. Em sua opinião, ao preço de compra não deve deduzida qualquer compensação correspondente aos quilómetros percorridos.
- 6 A demandada alega que o *software* utilizado é uma medida puramente interna ao motor. Além disso, os valores-limite em condições reais de utilização são irrelevantes, dado que o legislador optou por determinar esses valores-limite em condições de laboratório.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 7 O órgão jurisdicional de reenvio aprecia a existência de responsabilidade civil extracontratual por parte da demandada nos termos do artigo 826.º do BGB.
- 8 Em primeiro lugar, verifica que o veículo automóvel objeto da controvérsia está equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção dos artigos 5.º,

n.º 2, e 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007. A decisão correspondente do Kraftfahrtbundesamt [Autoridade Federal do Transporte Automóvel] é definitiva e produz efeitos vinculativos no processo civil.

- 9 Além disso, saber até que ponto também existe uma violação dos §§ 6, n.º 1, e 27 do EG-FGV [Regulamento CE de homologação de veículos], que se baseiam nos artigos 18.º, n.º 1, e 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46, depende do conteúdo da declaração e da importância de um certificado de conformidade, que são questões controversas na Alemanha.
- 10 Segundo uma interpretação, não é relevante que o veículo concreto esteja em conformidade com os requisitos legais, mas apenas que o certificado tenha sido emitido pelo fabricante competente e que pertença ao tipo homologado, ou seja, que a declaração cumpra determinados requisitos formais, ainda que o seu conteúdo possa ser substancialmente falso. Por conseguinte, a instalação de um dispositivo manipulador proibido não afeta a validade do certificado de conformidade.
- 11 Segundo a interpretação contrária, esse certificado contém simultaneamente a declaração de que o veículo cumpre todas as disposições legais relevantes em vigor na União Europeia, com a consequência de que, no caso de haver um dispositivo manipulador proibido, o certificado de conformidade está incorreto e é, portanto, inválido, havendo, por conseguinte, uma comercialização sem certificado válido (em violação do § 27, n.º 1, do EG-FGV) e uma violação da obrigação do fabricante de emitir um certificado válido nos termos do § 6, n.º 1, do EG-FGV.
- 12 O órgão jurisdicional de reenvio conclui do objetivo enunciado no anexo do Regulamento n.º 385/2009, segundo o qual 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», que a abordagem formalista é incorreta e que o certificado de conformidade apresenta o conteúdo declarativo mais amplo defendido pela tese oposta.
- 13 Por conseguinte, não está excluída uma violação do § 27 do EG-FGV, uma vez que o demandante adquiriu um veículo usado e a redação da disposição é amplamente entendida como devendo aplicar-se, desde o início, apenas a veículos novos, pois a demandada comercializou anteriormente o veículo em questão no mercado como veículo novo, razão pela qual este só podia ser comercializado posteriormente no mercado de usados, pelo que a responsabilidade está ligada a esta circunstância permanente (e não à revenda posterior).
- 14 O órgão jurisdicional de reenvio analisou e confirmou que estão reunidos todos os requisitos factuais previstos no § 826 do BGB. Observa, em seguida, que a responsabilidade civil extracontratual nos termos do § 826 do BGB se limita aos danos abrangidos pelo âmbito de proteção da norma ou da proibição, e que apenas

tem direito a uma indemnização quem sofreu um dano direto e contrário aos bons costumes ou o terceiro que sofreu um dano contrário aos bons costumes mas não apenas como reflexo do dano sofrido pela parte diretamente lesada. É esse o caso quando uma norma deva, pelo menos complementarmente, servir para proteger indivíduos ou grupos de indivíduos contra a violação de um determinado bem jurídico. Além disso, só existe responsabilidade pelas consequências de danos compreendidos na esfera de risco para cuja prevenção a norma violada foi adotada. Neste caso, importa analisar o sentido e o alcance da norma violada e esclarecer se a própria norma tem por objetivo impedir o dano alegado.

- 15 A questão de saber se, em circunstâncias como a presente, a responsabilidade deve ser corrigida atendendo ao ponto de vista da finalidade da proteção é objeto de controvérsia na Alemanha.
- 16 Se não for diretamente tida em conta a violação – iniciada pela demandada – do artigo 5.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento n.º 715/2007 ou dos §§ 6 e 27, do EG-FGV, mas o comportamento doloso se basear exclusivamente na indução em erro continuada (especialmente também) do consumidor final, associada à comercialização do veículo, não é necessária uma correção do ponto de vista da proteção, uma vez que a pessoa que foi induzida em erro tem direito a uma proteção ilimitada e qualquer dano que lhe tenha sido causado pela indução em erro deve ser indemnizado. Se, pelo contrário, o fator determinante for a comercialização, realizada pela demandada, com a utilização de um dispositivo manipulador, será decisivo para a resolução do litígio determinar se as disposições mencionadas têm um efeito protetor de terceiros e se a aquisição, por um consumidor final, de um veículo em que esteja instalado um dispositivo manipulador proibido, comercializado sem um certificado de conformidade válido, está abrangida pela esfera de risco para cuja prevenção foram adotadas as normas violadas.
- 17 Na opinião do órgão jurisdicional de reenvio, não é possível efetuar uma análise da questão isoladamente, pois estão em causa aspetos indissociáveis de um evento único e de um plano global. Para o efeito, a questão central da imputação da violação dos bons costumes reside no incumprimento das normas de emissão de gases. Por conseguinte, só haverá fundamento de responsabilidade nos termos do § 826 do BGB se o objetivo das normas relativas às emissões de gases de escape não fosse apenas o de proteger reflexamente o respetivo consumidor final, devendo este ser também protegido contra o dano alegado.
- 18 A questão de saber se os §§ 6 e 27, do EG-FGV ou os artigos 18.º, n.º 1, e 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE e/ou o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007 visam a proteção de terceiros, ou seja, se se destinam precisamente a proteger também a liberdade de disposição e o património dos particulares que adquirem automóveis, e se a aquisição de um veículo em que esteja instalado um dispositivo de manipulação proibido está abrangida pela esfera de risco para cuja prevenção foram adotadas as normas violadas, tem sido, até agora, altamente controversa na jurisprudência alemã.

- 19 Alguns defendem que as referidas disposições não devem ser consideradas como normas protetoras, uma vez que não se destinam a proteger o património do comprador de um veículo automóvel, mas apenas a garantir um nível elevado de segurança rodoviária, de proteção da saúde e do ambiente, e de utilização racional da energia.
- 20 Em contrapartida, outros alegam ser irrelevante que a norma violada tenha por objetivo primordial servir o interesse geral, sempre que a proteção individual não seja um mero reflexo (algo que se deve pressupor neste caso), mas deva ser considerada abrangida pelo âmbito de aplicação da norma. No domínio das normas de direito da União, há também que ter em conta que, para uma aplicação efetiva do direito da União, os pedidos de indemnização devem igualmente proceder quando as normas violadas não prossigam um objetivo de proteção individual. Além disso, a proteção individual resulta também da descrição funcional já mencionada no anexo do Regulamento n.º 385/2009.
- 21 O órgão jurisdicional de reenvio não está em condições de determinar qual a interpretação acertada, tendo em vista a aplicação adequada dos artigos 18.º, n.º 1, 26.º, n.º 1, e 46.º da Diretiva 2007/46/CE, à luz dos princípios do direito da União e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. A este respeito, solicita-se ao Tribunal de Justiça que proceda a uma interpretação vinculativa.
- 22 No que se refere à terceira questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio indica que, em caso de resposta às questões 1, 1a e/ou 2, o demandante tem direito a ser colocado na situação em que estaria se não tivesse celebrado o contrato relativo ao veículo. Pode exigir o reembolso do preço de compra contra a entrega e a transmissão da propriedade do veículo.
- 23 Uma vez que, após a sua aquisição, o demandante utilizou durante anos o veículo e continua a utilizá-lo, suscita-se outra questão relevante para a decisão que é a de saber se este é obrigado a pagar uma indemnização pela utilização do veículo, da perspetiva da compensação do benefício obtido.
- 24 A legislação alemã em matéria de indemnização caracteriza-se pela ideia de que só há ressarcimento de prejuízos e que a parte prejudicada não pode enriquecer-se à custa do prejuízo. Por conseguinte, há lugar, nomeadamente, a uma compensação pelos benefícios obtidos. Nesse sentido, para o cálculo dos prejuízos devem ser tidos em conta os benefícios sempre que um facto gerador de responsabilidade tenha sido causa adequada de benefícios para a parte lesada e se a sua imputação corresponder ao sentido e à finalidade da responsabilidade por dano, ou seja, não deve onerar injustificadamente o lesado nem exonerar o lesante de modo não equitativo.
- 25 É altamente controversa na Alemanha a questão de saber se, em situações como a presente, especialmente em caso de responsabilidade nos termos do § 826 do BGB, devem ser compensados os benefícios obtidos.

- 26 O argumento apresentado contra a compensação dos benefícios é o de que a celebração dolosa do contrato de compra e venda se opõe a que se deduza a compensação pelo uso do bem, uma vez que a parte demandante não quis alugar mas comprar o veículo. Além disso, o fabricante sobre quem recai a responsabilidade por dolo não deve poder realizar, nem mesmo temporariamente, o valor acrescentado da venda impugnada através do cálculo do prejuízo. Tal conduziria a que, em termos meramente económicos, a sua responsabilidade fosse praticamente neutra. A aplicação efetiva do direito da União proíbe a compensação pelo uso.
- 27 Opinião contrária afirma que uma compensação dos benefícios é equitativa porque existe um uso, tendo desse modo sido obtido um benefício pecuniário, pelo que a sua negação não tem qualquer efeito compensatório. A compensação do uso não implica desonerar o lesante de modo não equitativo. Não é função do instituto da responsabilidade civil sancionar o comportamento do lesante de uma forma que ultrapasse a efetiva resolução do contrato. O benefício que o demandante retirou do uso não teria sido obtido sem a produção do facto danoso, uma vez que, mesmo sem esse facto, o demandante teria conduzido o veículo automóvel e obtido, por conseguinte, os benefícios resultantes desse uso. Neste ponto, a conduta da demandada não colocou o demandante numa situação pior do que aquela em que se encontraria.
- 28 O órgão jurisdicional de reenvio inclina-se para que seja efetuada a compensação do uso, mas não consegue determinar se essa compensação é total ou parcialmente proibida pelo direito da União.