

# Versão anonimizada

Tradução

C-685/19 – 1

**Processo C-685/19**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

17 de setembro de 2019

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landgericht Frankenthal (Tribunal Regional de Frankenthal – Alemanha)

**Data da decisão de reenvio:**

2 de setembro de 2019

**Demandante:**

OK

**Demandada:**

Daimler AG

---

*[Omissis]*

**Landgericht**

**Frankenthal (Palatinado)**

**Despacho**

No processo

OK, *[omissis]* Ludwigshafen am Rhein

– demandante –

*[Omissis]*

contra

PT

Daimler AG, [omissis] Estugarda

– demandada –

[Omissis]

que tem por objeto um pedido de indemnização

[Omissis] [formação de julgamento e nome do juiz que proferiu o despacho], decidiu, em 2 de setembro de 2019, na sequência da audiência da mesma data:

- I. [Omissis] [matéria processual]
- II. Nos termos do artigo 267.º TFUE, submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, para decisão a título prejudicial, as seguintes questões:

Primeira questão:

Deve o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), 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 e aplicado no sentido de que só se verifica uma necessidade de utilização de dispositivos manipuladores na aceção dessa disposição quando, mesmo utilizando a tecnologia de ponta disponível no momento da obtenção da homologação do modelo em causa, não se possa garantir a proteção do motor de danos ou acidentes e o funcionamento seguro do veículo?

Segunda questão, em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

São permitidas por outras razões – por exemplo, por falta de experiências duradouras, custos desproporcionadamente elevados da tecnologia de ponta em relação a outras tecnologias com impacto significativo sobre o preço de venda – derrogações à obrigação de, em princípio, utilizar a tecnologia de ponta disponível no momento da obtenção da homologação?

Segunda questão, em caso de resposta negativa à primeira questão:

Deve considerar-se, no caso de utilização de componentes tecnológicos em princípio permitidos, que há um dispositivo manipulador proibido sob a forma de uma designada «janela térmica», quando os parâmetros registados a este respeito no sistema de controlo do motor são escolhidos de tal modo que a depuração das emissões não é ativada ou só é ativada de modo limitado,

- a) em virtude das temperaturas escolhidas relativamente às temperaturas habitualmente esperadas durante uma grande parte do ano

- b) em virtude de outros parâmetros – por exemplo, sob a forma da altitude atual do veículo acima do nível do mar – em regiões relevantes da Alemanha ou do mercado interno europeu?

### **Fundamentos:**

A decisão baseia-se no artigo 267.º TFUE.

#### A. Objeto do processo principal

O litígio entre as partes refere-se ao direito a indemnização no contexto da compra de um veículo automóvel. Em 20 de outubro de 2015, o demandante adquiriu à demandada, para a sua atividade profissional, pelo preço de aquisição bruto de 46 220,00 euros, um veículo automóvel usado da marca Mercedes Benz C 220, modelo BlueTEC T, com uma quilometragem de 10 205 km e com a primeira entrada em circulação em 24 de julho de 2015, o qual, de acordo com as informações da demandada, preenche os requisitos para ser classificado na categoria de emissões «Euro 6» para veículos a *diesel*. As partes estão em desacordo sobre se o veículo cumpre efetivamente os requisitos para esta classificação. A demandada não respondeu a um pedido de rescisão que o demandante lhe dirigiu por escrito através do seu advogado, que fixava um prazo de resposta até 14 de fevereiro de 2019.

O Kraftfahrtbundesamt (autoridade federal alemã dos transportes automóveis) não ordenou até agora nenhuma recolha oficial do veículo controvertido ou de veículos do mesmo tipo.

O demandante pede a rescisão do contrato de compra e venda com fundamento na responsabilidade por factos ilícitos, sob a forma de reembolso do preço de compra contra a entrega e transferência de propriedade do veículo à demandada, e sustenta que um *software* de controlo existente no veículo, que interfere, nomeadamente em função da temperatura, com a depuração das emissões e os seus efeitos, constitui um dispositivo manipulador proibido na aceção do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

#### B. Quadro jurídico

O demandante pede a rescisão do contrato de compra e venda com fundamento na responsabilidade por factos ilícitos ao abrigo dos §§ 826 e 249, n.º 1, do BGB (Código Civil alemão).

O § 826 do BGB dispõe:

Quem, de forma contrária aos bons costumes, causar dolosamente um dano a outra pessoa, é obrigado a indemnizá-la do dano.

O § 249, n.º 1, BGB dispõe:

*Quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação.*

Segundo jurisprudência constante do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal), um dano, na aceção do § 826 do BGB, não existe apenas quando a situação patrimonial do demandante se degradou através do comportamento danoso. Pelo contrário, no âmbito da responsabilidade a que se refere o § 826 do BGB, existe desde logo um dano suficiente quando, apesar de a prestação e a contrapartida serem objetivamente iguais, o lesado, em virtude de um comportamento gerador de responsabilidade, foi levado a celebrar um contrato que de outro modo não teria celebrado [omissis] [referência à jurisprudência nacional] e cuja prestação não é completamente útil para o lesado [omissis] [referência à jurisprudência nacional].

A questão de saber se existe um dano patrimonial determina-se em princípio, pelo método designado «hipótese da diferença», ou seja, através de uma comparação da situação patrimonial resultante do evento que gera a responsabilidade com a situação patrimonial que se verificaria sem esse evento [omissis] [referência à jurisprudência nacional].

Para o efeito, há que comparar a situação patrimonial do demandante, ou seja, a situação patrimonial global [omissis] [referência à jurisprudência nacional], tal como se apresenta após a celebração do contrato de aquisição do veículo controvertido, com a situação patrimonial em que se encontraria sem a celebração desse contrato. Existe um dano quando desta comparação resulta um saldo aritmético negativo, ou seja, quando a celebração do contrato tenha sido economicamente prejudicial para o demandante.

Em princípio, é o que acontece quando o veículo adquirido não vale o preço de compra ou quando, apesar do valor do objeto da compra, as obrigações e outras desvantagens emergentes do contrato não são compensadas pelos benefícios. Nesta comparação, os elementos do cálculo devem, porém, ser avaliados em razão do objetivo de proteção da responsabilidade e da função de compensação da indemnização [omissis] [omissis] [omissis] [considerações relativas ao controlo jurídico da hipótese da diferença e referência à jurisprudência nacional].

No entanto, um dano patrimonial pode desde logo verificar-se pelo facto de o demandante, afetado pelo incumprimento culposo da obrigação, ser prejudicado nos elementos concretos da sua situação patrimonial. O direito a indemnização destina-se a compensar a desvantagem concreta do lesado; o conceito de dano tem, assim, por este motivo, natureza subjetiva [omissis] [referência à jurisprudência nacional].

A este respeito, basta que o demandante fique sujeito, em consequência da compra do veículo controvertido, a uma obrigação que não desejou, na medida em que a prestação contratual da demandada não lhe é completamente útil. Nesta situação, não há que ter em conta o valor objetivo da prestação e da contrapartida para se

concluir pela existência de um dano patrimonial suscetível de ser compensado [omissis] [referência à jurisprudência nacional]. Porém, o pressuposto para se concluir pela existência de tal situação é, não apenas, que a prestação obtida em virtude do contrato não desejado seja considerada como um dano de um ponto de vista meramente subjetivo e aleatório mas também que a percepção do público, tendo em conta as circunstâncias existentes, considere a celebração do contrato irrazoável e não adequada aos interesses patrimoniais concretos e, portanto, desvantajosa [omissis] [referência à jurisprudência nacional].

É o que acontece no caso em apreço, uma vez que, na percepção do público, a celebração de um contrato de compra de um veículo automóvel que, por razões imputáveis ao fabricante, não respeita a norma europeia relativa às emissões poluentes que lhe é atribuída e que é objeto de publicidade, é considerada negativa.

### C. Necessidade da decisão do Tribunal de Justiça

Para a decisão do litígio é necessária a interpretação do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

No entender desta Secção, só se deve considerar a existência do direito do demandante se o dispositivo manipulador que ele contesta corresponder a um dispositivo manipulador proibido nos termos do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

No caso vertente, a questão da admissibilidade do dispositivo manipulador – diferentemente do que acontece em muitas outras situações – não pode ser decidida por esta Secção contra a demandada, com fundamento no comportamento da autoridade federal alemã dos transportes automóveis ou de qualquer outro organismo público, sob a forma de atos administrativos já em vigor relativos à motorização em causa neste processo. (Ainda) não existem tais atos – pelo menos atualmente – relativamente à gama de modelos do automóvel controvertido.

Consoante a classificação do dispositivo manipulador como admissível ou proibido, a ação deve ser julgada improcedente ou procedente quanto ao mérito.

Se, no momento da celebração do contrato, existir um dispositivo manipulador autorizado, o contrato de compra e venda do veículo automóvel não constitui nenhum encargo para o demandante em razão de uma vinculação contratual não desejada. Pelo contrário, o demandante teria adquirido, neste caso, um veículo conforme com a lei, que também correspondia à sua expectativa no momento da celebração do contrato de compra e venda.

Se o sistema de controlo do motor relativo à depuração das emissões não preenchesse os requisitos da disposição excepcional do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007, o veículo não seria conforme à legislação no momento da celebração do contrato de compra e venda.

Assim, o demandante teria sido levado a celebrar um contrato que não celebraria se tivesse conhecimento das circunstâncias, de modo que os pressupostos de facto da resolução do contrato de compra e venda com fundamento na responsabilidade por factos ilícitos estavam, nesta medida, reunidos. Neste caso, à luz da jurisprudência do Bundesgerichtshof, [omissis] [referência à jurisprudência nacional] devia entender-se que a celebração do contrato, mesmo considerada objetivamente, era irrazoável e não adequada aos interesses patrimoniais concretos e, portanto, globalmente desvantajosa. Na perceção do público, a celebração de um contrato de compra de um veículo automóvel que, por razões imputáveis ao fabricante, não respeita a norma europeia relativa às emissões poluentes que lhe é atribuída e que é objeto de publicidade, é considerada negativa.

Além disso, em tal situação, há o risco de um prejuízo patrimonial que consiste na fixação de um imposto automóvel mais elevado. A administração fiscal nacional está constitucionalmente obrigada, tendo em vista o princípio da legalidade da administração e as consequências que dele resultam, a liquidar o imposto correto, quando tome conhecimento da aplicação de uma base de tributação incorreta, corrigindo a liquidação do imposto automóvel já efetuada e ainda suscetível de correção [omissis] [referência a uma jurisprudência nacional pertinente a este respeito]. Deste modo, não se pode excluir nem no momento da celebração do contrato de compra e venda nem atualmente que o demandante venha a ser onerado com as respetivas liquidações *a posteriori* decorrentes da classe de emissões poluentes «mau» a que o veículo automóvel controvertido tem efetivamente correspondido desde a data da sua introdução no mercado e que, por exemplo, implica uma taxa de imposto automóvel mais elevada [omissis] [referência a uma jurisprudência nacional pertinente a este respeito] e/ou, nomeadamente, eventuais juros de mora.

#### D. Apreciação das questões prejudiciais

##### Quanto à primeira questão:

A atuação sobre a depuração das emissões controlada por parâmetros ambientais constitui um dispositivo manipulador na aceção do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Tal dispositivo é, em princípio, proibido pelo artigo 5.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Na medida em que o artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007 prevê uma exceção a este princípio, esta está sujeita à reserva expressamente prevista da necessidade do dispositivo. O conceito de «necessidade» utilizado não está, todavia, legalmente definido no regulamento. No considerando 4 do regulamento é referido o objetivo da redução das emissões dos veículos. Esta intenção reflete-se, por exemplo, – mesmo se sob formas e com objetivos parcialmente diferentes – nos considerandos 5, 6 e 10 do regulamento.

No entender do órgão jurisdicional de reenvio, a melhor redução de emissões ocorreria se fosse utilizada a respetiva tecnologia de ponta – pelo menos a

tecnologia já disponível no momento da primeira obtenção da homologação da série de veículos.

Deve, no entanto, deduzir-se do considerando 7 do regulamento que, ao fixar o nível dos valores-limite, também têm de ser tomadas em consideração outras circunstâncias. É feita uma referência expressa aos mercados e à competitividade dos fabricantes, bem como aos custos diretos e indiretos impostos às empresas. Poderia concluir-se daqui que estas circunstâncias também não podem deixar de ser consideradas ao interpretar o conceito da necessidade na aceção do artigo 5.º, n.º 2, segundo período, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

A questão de saber se e eventualmente em que medida ou em que aspetos outros fatores devem aqui ser tomados em consideração na interpretação do conceito de «necessidade», prende-se com a interpretação do direito da União, que é reservada ao Tribunal de Justiça.

Quanto à segunda questão:

No caso de o Tribunal de Justiça vir a entender que a utilização da tecnologia de ponta é determinante para a classificação do dispositivo manipulador como «necessário», coloca-se a questão de saber se e eventualmente em que circunstâncias pode o fabricante prescindir da utilização dessa tecnologia. Isto aplica-se precisamente à luz das considerações constantes do considerando 7 do regulamento e da ponderação aí expressamente mencionada entre custo e benefício.

No caso de o Tribunal de Justiça responder à primeira questão pela negativa, coloca-se então a questão de saber até que ponto pode proceder-se à limitação da depuração das emissões através do dispositivo manipulador, para se enquadrar ainda no âmbito do conceito de «necessidade».

Se a intervenção na depuração das emissões ocorrer em função da temperatura (exterior), a escolha da temperatura mínima pode implicar, pelo menos na prática, uma ineficácia importante da depuração das emissões, se a temperatura for escolhida de tal modo que não seja atingida durante uma parte importante de cada ano. Por exemplo, se a temperatura escolhida for cerca de 10° C, esta temperatura não é frequentemente atingida ou só é atingida durante poucas horas por dia nos meses de inverno na Alemanha. Em sentido inverso, se for escolhida uma temperatura elevada, que, em geral, é atingida ou ultrapassada por exemplo no verão, também ocorrem limitações importantes da depuração das emissões neste período. O mesmo acontece quando a depuração das emissões é controlada em função da altitude atual do veículo acima do nível do mar.

Isso teria como consequência que, em determinados períodos (do ano), a partir de uma determinada altitude ou até uma determinada altitude acima do nível do mar, a depuração das emissões só ocorreria de modo limitado ou não ocorreria de todo. Os objetivos de melhorar a qualidade do ar (v. considerandos 5 e 6 do regulamento), bem como o da redução das emissões de partículas e de precursores

do ozono (v. considerando 4 do regulamento), seriam deste modo atingidos – mesmo se apenas numa medida limitada.

*[Omissis]* [assinatura e nome do juiz que proferiu o despacho]

DOCUMENTO DE TRABALHO