

## Versão anonimizada

Tradução

C-134/20 – 1

**Processo C-134/20**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

11 de março de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Áustria)

**Data da decisão de reenvio:**

29 de janeiro de 2020

**Demandante:**

JR

**Demandada:**

Volkswagen AG

---

*[Omissis]*

**REPÚBLICA DA ÁUSTRIA**

LANDESGERICHT EISENSTADT (Tribunal Regional de Eisenstadt)

*[Omissis]*

**DESPACHO**

**PROCESSO:**

**Demandante** *[Omissis]*

JR

*[Omissis]* Viena

PT

**Demandada**

Volkswagen AG

[*Omissis*] Wolfsburg

**Valor da ação:**

22 238,64 euros [*omissis*]

1. Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

- a) Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, ser interpretado no sentido de que é inadmissível um equipamento de um veículo, na aceção do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 715/2007, graças ao qual a válvula de recirculação dos gases de escape, ou seja, um componente que previsivelmente influencia as emissões, é concebido de modo a que a percentagem de recirculação dos gases de escape, isto é, a percentagem de gases de escape que são reconduzidos, é regulada garantindo um modo pouco poluente apenas entre os 15 e os 33 graus Celsius e abaixo de 1 000 m de altitude, e fora deste espectro de temperaturas, num intervalo de 10 graus Celsius, e acima de 1 000 m de altitude, na faixa dos seguintes 250 m de altitude, é reduzida linearmente a 0, verificando-se assim um aumento das emissões de NO<sub>x</sub> acima dos valores-limite fixados no Regulamento n.º 715/2007?
- b) Para apreciar a questão a), é relevante que o equipamento do veículo mencionado na questão a) seja necessário para proteger o motor contra avarias?
- c) Além disso, para apreciar a questão b), é relevante que a parte do motor a proteger contra as avarias seja a válvula de recirculação dos gases de escape?
- d) Para apreciar a questão a), é relevante que o equipamento do veículo mencionado na questão a) tenha sido instalado aquando da produção do veículo ou que a regulação da válvula de recirculação dos gases de escape descrita na questão a) deva ser instalada no veículo como reparação na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da 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?

2. A instância é suspensa até à decisão prejudicial do Tribunal de Justiça da União Europeia *[omissis]*.

## FUNDAMENTAÇÃO:

### I. Matéria de facto

Em 2013, o **demandante** adquiriu um veículo modelo VW Touran Comfortline BMT TDI (a seguir «veículo controvertido»), pelo preço de 27 600 euros. No veículo controvertido *[omissis]* está instalado um motor diesel 1,6l de tipo EA189 com uma potência de 77 kW.

A **demandada** é a sociedade-mãe do grupo VW, tem sede na Alemanha e é, desde o outono de 2015, alvo da discussão pública sobre o tema o «escândalo da emissão de gases de escape de viaturas a diesel».

Em concreto, o veículo controvertido *[omissis]* apresenta os seguintes dados (relevantes):

|                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Marca:                        | Volkswagen VW               |
| <i>[Omissis]</i>              | <i>[Omissis]</i>            |
| Propulsão:                    | motor diesel                |
| <i>[Omissis]</i>              | <i>[Omissis]</i>            |
| Norma de emissões:            | EURO 5                      |
| Emissões segundo a norma:     | 566/2011F                   |
| CO:                           | 0,1354                      |
| NOx:                          | 0,1362                      |
| (T) HC+NOx:                   | 0,1666                      |
| <i>[Omissis]</i>              | <i>[Omissis]</i>            |
| Consumo total de combustível: | 4,5 l/100 km (CO2 119 g/km) |

O veículo controvertido está equipado com um dispositivo de controlo da poluição localizado no interior do motor, ou interno, ou seja, a válvula de recirculação dos gases de escape (a seguir «**válvula EGR**»). O veículo controvertido dispõe de um sistema de pós-tratamento de gases de escape mediante um filtro de partículas, mas não possui nenhum para NOx *[omissis]*. A válvula EGR (em termos simplificados) reconduz os gases de escape da saída do motor para a zona de entrada de ar do motor, para aí substituir uma parte do ar limpo. Deste modo, durante a combustão, a temperatura máxima é reduzida e o processo de combustão é desacelerado, o que tem como consequência a redução das emissões de NOx. A emissão de NOx também é influenciada pelo momento e pela duração da injeção e pela estrutura do motor. No entanto, sem a função da válvula **EGR** ou se a mesma for desligada, o veículo controvertido não pode respeitar os valores-limite de NOx fixados no Regulamento n.º 715/2007. A válvula **EGR** é parte do motor.

O fabricante do veículo controvertido equipou o veículo controvertido e todos os outros veículos da série em causa com o motor EA189, de tal forma que o software prevê um **modo 0 (modo de circulação)** e um **modo 1 (NEDC)**. [Omissis]

Ao ser ativado, o veículo encontra-se sempre em modo 1 (NEDC). Se o software deteta a situação de teste, ou seja o funcionamento do veículo no âmbito do NEDC, o veículo permanece em modo 1 (NEDC). Se o software deteta que o veículo controvertido se movimenta para além dos limites de tolerância do NEDC (desvios ao perfil de velocidades de +/- 2 km/h ou de +/- 1 s), o veículo controvertido muda para o modo 0 (modo de circulação). Este processo é descrito através dos conceitos de «**lógica de comutação**», «função de salto» ou «software de manipulação». No modo 0 (modo de circulação) é reduzida a percentagem de recirculação dos gases de escape (a seguir «**percentagem EGR**»), ou seja, a percentagem de gases de escape que são reconduzidos, e são alterados o momento e a duração da injeção. O veículo que circula em modo 0 (modo de circulação) do NEDC não respeita os valores-limite de NOx fixados pelo Regulamento n.º 715/2007. Dado que o veículo controvertido, em condições reais de condução, se encontra quase exclusivamente em modo 0 (modo de circulação), também não respeita os valores-limite de NOx, quando nesse modo.

A lógica de comutação tornou-se globalmente conhecida através de um documento da United States Environmental Protection Agency (Agência dos Estados Unidos para a Proteção do Ambiente; a seguir «**EPA**»), de 18 de setembro de 2015, no qual é descrita a lógica de comutação para os veículos produzidos pelo fabricante para o mercado norte-americano e identificada como ilegal. Não é possível concluir se, quando e de que modo os motores e o software de gestão do motor do veículo controvertido se diferenciam do design de motores e do software de condução dos veículos que foram produzidos pelo fabricante para o mercado norte-americano. [Omissis]

O veículo controvertido é tecnicamente seguro, está pronto a circular e pode assim (nessa medida) ser utilizado sem limitações no tráfego rodoviário.

Para o demandante era importante adquirir um veículo a diesel com consumo reduzido. [Omissis] Se o demandante soubesse que, por causa do software de manipulação, o veículo controvertido não respeitava os requisitos legais, não o teria comprado.

[Omissis]

Por carta do importador geral dos veículos VW para a Áustria, a Intercar Austria GmbH, de 8 de outubro de 2015, o demandante foi informado de que era necessário realizar trabalhos de reparação no veículo controvertido e de que o fabricante suportava os custos de todas as reparações necessárias ao veículo controvertido. Pode deduzir-se do contexto global desta carta que os valores de NOx constantes da homologação diferiam dos valores reais. Além disso, o

demandante foi instado a instalar uma **atualização** que afasta a lógica de comutação. A atualização foi desenvolvida pela demandada e foi instalada no veículo controvertido.

Pelo menos após a atualização, a válvula EGR, ou seja, um componente que previsivelmente influencia as emissões, é concebida de modo a que a percentagem EGR seja regulada, garantindo um modo pouco poluente apenas entre os 15 e os 33 graus Celsius e abaixo de 1 000 m de altitude, e fora deste espectro de temperaturas, num intervalo de 10 graus Celsius, e acima de 1 000 m de altitude, na faixa dos seguintes 250 m de altitude, seja reduzida linearmente a 0 [omissis] (este procedimento é a seguir sumariamente designado por «**janela térmica**»). Com a redução da percentagem EGR a 0 verifica-se um aumento das emissões de NOx acima dos valores-limite do Regulamento n.º 715/2007. A atualização realiza outras alterações que, quando comparadas com a situação anterior à atualização, levam a uma alteração do comportamento dos gases de escape. Na falta de informações relativas a esta atualização, estas alterações – com exceção do sistema da janela térmica – não podem ser verificadas.

Não é possível verificar se a janela térmica é necessária para proteger o motor contra danos. Não é possível verificar se o consumo, produção de fuligem, eficiência e quilometragem total foram negativamente afetadas pela atualização. Não é possível verificar se, ao proceder-se à atualização sem instalação da janela térmica, não são (podem ser) cumpridos os requisitos do Regulamento n.º 715/2007 quanto à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007. Na Áustria, as temperaturas ficam a maior parte do ano abaixo de 15 graus Celsius. Não é possível verificar se, após a atualização, é reduzido o valor de mercado do veículo.

O Kraftfahrt-Bundesamt (Serviço Federal do Tráfego Motorizado; a seguir «**KBA**») alemão [omissis] concedeu uma autorização [omissis] para uma adaptação técnica – em concreto, a atualização – e (deste modo) não retirou a homologação, tendo o KBA (de um ponto de vista, parcialmente, jurídico) concluído que: i) não existe um dispositivo manipulador inadmissível; ii) os dispositivos manipuladores existentes devem ser considerados admissíveis; iii) os valores-limite das emissões de gases e os outros requisitos são respeitados; iv) os valores de consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono inicialmente comunicados pelo fabricante foram confirmados por um serviço técnico; e v) a potência atual do motor, o torque máximo e os valores atuais de emissões sonoras mantiveram-se inalterados. O KBA desconhece o software utilizado pelo fabricante para a atualização, porque não exigiu que o mesmo fosse apresentado. Não é possível verificar que (outras) informações foram disponibilizadas ao KBA para a aprovação da atualização e para a formulação das conclusões acima descritas.

## II. Apreciação e relevância da prova:

A questão de saber se são necessários mais elementos de prova também depende das questões jurídicas de direito europeu às quais deve ser dada uma resposta. Quanto a estas questões e à sua relevância para o processo nacional, o tribunal considera a matéria de facto esclarecida.

*[Omissis]* [Informações mais detalhadas relativas a medidas de produção de prova realizadas]

## III. Fundamentos de direito da União:

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (a seguir Regulamento n.º 715/2007), dispõe, designadamente, o seguinte:

### Considerando 15:

*A Comissão deverá manter sob análise a necessidade de rever o novo ciclo de condução europeu normalizado, enquanto procedimento de ensaio que constitui a base da legislação de homologação CE no que respeita a emissões. Poderá ser necessário atualizar ou substituir os ciclos de ensaio, a fim de refletir as modificações ao nível das especificações dos veículos e do comportamento dos condutores. Poderá igualmente ser necessário proceder a revisões a fim de garantir que as emissões em condições de utilização reais correspondem às que são medidas aquando da homologação. Convém considerar também a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões e a introdução do conceito regulamentar de valores «a não ultrapassar».*

### Artigo 5.º:

*1. O fabricante deve equipar os veículos de forma a que os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente regulamento e nas respetivas medidas de execução.*

*2. A utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida. A proibição não se aplica:*

*a) Se se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo;*

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

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

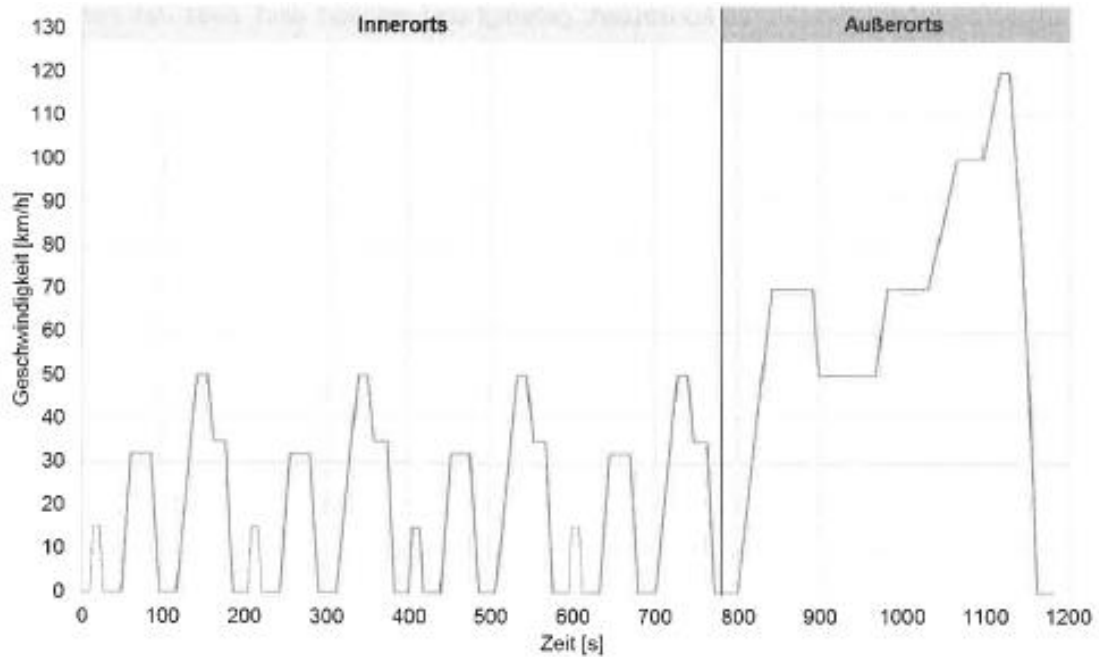
Ao veículo controvertido aplicam-se os valores-limite de emissão constantes do anexo I, quadro 1 (Euro 5), do Regulamento n.º 715/2007.

Estes valores devem ser apurados, em relação ao veículo controvertido, no quadro do processo de aprovação na sequência do denominado ensaio do tipo 1 descrito no anexo III do 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 (a seguir «Regulamento n.º 692/2008»).

O ponto 3.1 do anexo III do Regulamento n.º 692/2008 remete para o anexo 4 do Regulamento n.º 83 da UNECE, no que diz respeito aos requisitos técnicos. Este anexo 4 descreve a realização do ensaio do tipo 1 nos termos do ponto 5.3.1. do Regulamento n.º 83 da UNECE, e o apêndice 1 deste anexo 4 regula o ciclo de condução que deve ser cumprido durante este ensaio.

Este ciclo de condução é denominado no presente despacho, e comumente, por «novo ciclo de condução europeu», abreviadamente, «NEDC». A verificação da conformidade do veículo nos termos do ponto 5.3.1. do Regulamento n.º 83 da UNECE é realizada num banco dinamométrico e tem a duração de 19 minutos e 40 segundos (= 1 180 segundos). Para esse efeito, é percorrido o NEDC, que é constituído por uma parte 1 «ciclo de condução urbana» ou «em cidade» (ponto 5.3.1.2.2. do Regulamento n.º 83 da UNECE) e uma parte 2 ciclo de condução extra-urbano ou «fora da cidade» (ponto. 5.3.1.2.3. do Regulamento n.º 83 da UNECE). Estas duas partes do NEDC podem ser conjuntamente representadas graficamente da seguinte forma:

Novo ciclo de condução europeu (NEDC)



(Nota da tradutora:

Innerorts = em cidade;

Außerorts = fora da cidade;

Geschwindigkeit [km/h] = velocidade [km/h];

Zeit [s] = tempo [s].)

[Omissis]

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

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

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

*Além disso, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora informações sobre a estratégia de funcionamento do sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), incluindo o seu funcionamento a baixas temperaturas.*

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



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

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

#### **IV. Regime jurídico nacional / Prejudicialidade**

##### **1. Quanto à anulabilidade do contrato com fundamento em erro:**

O § 871 do ABGB (Código Civil austríaco) dispõe que «*uma parte que incorra em erro sobre o teor de uma declaração por ela emitida ou recebida pela outra parte, em relação ao objeto principal ou a uma característica essencial do mesmo, com base no qual a vontade foi formada e declarada, não fica vinculada, se o erro tiver sido causado pela outra parte ou se, com base nas circunstâncias, o mesmo devesse ser evidente para esta última ou se ainda for atempadamente esclarecido*».

Assim, esta norma estabelece várias condições. Caso estas se verifiquem e caso seja proposta a respetiva ação, o tribunal deve anular o contrato *ex tunc*, por decisão com força de lei. Quanto às condições concretas relevantes para a decisão prejudicial:

##### 1.1 Existência de erro:

Resulta da matéria de facto que o demandante partiu do princípio de que estava a adquirir um carro conforme com os requisitos legais (de direito da União). Resulta ainda da matéria de facto que no veículo controvertido adquirido pelo demandante foi instalada uma lógica de comutação. Esta lógica de comutação contraria os requisitos do Regulamento n.º 715/2007, em especial, do seu artigo 5.º Tal resulta do facto de a válvula EGR e o sistema de injeção serem componentes que previsivelmente influenciam as emissões e são concebidos de modo a cumprir o disposto no Regulamento n.º 715/2007 e nas respetivas medidas de execução, unicamente quando é aplicado um ensaio do tipo 1, em conformidade com o anexo III, do Regulamento n.º 692/2008. Com a movimentação do veículo, em funcionamento normal, estas componentes são concebidas de modo a não cumprirem o disposto no Regulamento n.º 715/2007 e nas respetivas medidas de execução.

Também não existe nenhum dispositivo manipulador admissível na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, uma vez que, tal como a própria demandada argumenta, com razão, não se trata de tal dispositivo [omissis]. A programação deve antes ser vista no sentido em que, em funcionamento normal, o

veículo controvertido, logo à partida, não está equipado em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 715/2007 (em especial, no artigo 5.º, n.º 1), pelo que já nem sequer podem ser (excecionalmente) desativados componentes que previsivelmente influenciam as emissões e, por conseguinte, já nem sequer pode ser desativado o funcionamento que cumpra estes requisitos. Pelo contrário, o veículo controvertido só excecionalmente se encontra num estado [modo 1 (NEDC)] que cumpre os requisitos.

Por conseguinte, o veículo controvertido não cumpre os requisitos legais (de direito da União). O demandante incorreu em erro quanto a esta circunstância, pelo que esta condição se encontra preenchida.

#### 1.2 Relevância do erro:

[*Omissis*] O ABGB admite [*omissis*] a invocação de erro apenas dentro de limites relativamente estreitos. Este erro, que tem como consequência a anulação do contrato, é comumente designado por «relevante».

[*Omissis*] No caso em apreço, o demandante, ao celebrar o contrato, esperava que o veículo controvertido respeitasse os requisitos legais (de direito da União). Conforme acima exposto, o veículo controvertido não satisfaz essa expectativa. Em concreto, importa saber se se trata aqui de uma característica tacitamente acordada em função da natureza do negócio. [*Omissis*] [*omissis*] [Apreciação sobre se se trata de um erro relevante]. O erro [*omissis*] é relevante.

#### 1.3 Caráter essencial do erro:

Um erro é essencial se o declarante, sem o mesmo, não tivesse celebrado o negócio. Não é essencial se o declarante, sem o erro, tivesse celebrado o negócio noutros termos [*omissis*].

Resulta da matéria de facto que o demandante, se soubesse que o veículo controvertido não cumpria os requisitos legais devido ao software de manipulação, não o teria adquirido.

Por conseguinte, tendo em conta a situação jurídica acima descrita, importa concluir que o erro é essencial na aceção acima referida. Constituiu a causa da celebração do contrato. O contrato deve, pois, ser anulado, se se verificarem as outras condições.

#### 1.4 Impugnação:

Apesar de se verificarem as condições dos pontos 1.1 a 1.3, o demandante só pode pedir a anulação do negócio se estiver preenchida uma das seguintes condições: i) o erro ter sido causado pela outra parte; ii) o erro ser evidente para a outra parte; iii) quem incorre no erro não ter sido atempadamente esclarecido; ou iv) ambas as partes no contrato incorreram num erro comum [*omissis*]. [Apreciação sobre se o negócio pode ser anulado com fundamento em erro] Em consequência da

apreciação jurídica, deve, pois, concluir-se que o demandante pode pedir a anulação do contrato.

### 1.5 Perda do direito à ação:

Em direito austríaco, defende-se que o cocontratante da pessoa que está em erro pode evitar as consequências jurídicas do erro colocando a pessoa que está em erro na situação em que se encontraria se a sua perceção errada correspondesse à realidade, ou seja, permitindo que o negócio se mantenha válido no sentido em que a pessoa que está em erro o pretendia celebrar. Nesse caso, o declarante deixa de ter fundamento para a anulação, perdendo o direito à ação.

*[Omissis]* A demandada sublinha que o demandante, com a instalação da atualização, perdeu o direito à ação por força do regime jurídico acima descrito e, por conseguinte, o contrato não deve ser anulado.

O demandante afirma que não perdeu o direito à ação com a instalação da atualização e fundamenta esta afirmação em especial no facto de a lógica de comutação também constituir uma medida ilegal.

Em consequência, o órgão jurisdicional de reenvio, ao proferir a decisão, deve esclarecer a questão de saber se a situação após a atualização constitui uma solução técnica que cumpre os requisitos do direito da União, em especial, do Regulamento n.º 715/2007, bem como do Regulamento n.º 692/2008. Só nesse caso é que o demandante perde o direito à ação, o contrato não deve ser anulado ou o preço reduzido e, por conseguinte, a ação deve ser julgada improcedente.  
*[Omissis]*

A questão formulada é, portanto, prejudicial relativamente ao presente processo.

### **V. Quanto à fundamentação da questão prejudicial:**

As questões prejudiciais são submetidas porque não existe jurisprudência (assente) do Tribunal de Justiça sobre a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 715/2007, neste contexto. *[Omissis]*

A temática tem ocupado com intensidade os tribunais austríacos. *[Omissis]* Resulta igualmente do processo que os tribunais de outros Estados-Membros também se debruçam sobre este tema, pelo que estas questões revestem certamente importância a nível da União.

*[Omissis]*

**Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt),**

*[Omissis]*

**Eisenstadt, 29 de janeiro de 2020**

*[Omissis]*

DOCUMENTO DE TRABALHO