



Segundo o advogado-geral A. Rantos, a instalação de um programa informático integrado que altera, em função da temperatura exterior e da altitude, o nível das emissões dos gases poluentes dos veículos é contrária ao direito da União e tal veículo não é conforme com o contrato de compra e venda, na aceção da Diretiva 1999/44

Um dispositivo desse tipo não pode ser justificado pela proteção do motor contra danos ou acidentes nem pelo funcionamento seguro do veículo se servir principalmente para proteger peças como a válvula EGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas diesel

A crescente consciencialização da importância da proteção do ambiente na União Europeia manifesta-se, designadamente, na vontade de limitar as emissões de poluentes. Neste sentido, os veículos a motor foram objeto de uma regulamentação cada vez mais restritiva, nomeadamente com a adoção do Regulamento relativo à homologação dos veículos a motor ¹.

Estes três processos têm por objeto a compra de veículos automóveis equipados com um programa informático integrado que, em determinadas condições de temperatura exterior e de altitude de circulação, limita a redução das emissões de óxido de azoto (NOx).

Assim, no caso do veículo visado no primeiro processo (C-128/20), na sequência da atualização do programa informático integrado na calculadora de controlo do motor, a purificação dos gases de escape é desativada a uma temperatura exterior inferior a 15º C e a uma temperatura exterior superior a 33º C, bem como a uma altitude de circulação superior a 1 000 metros (a seguir «janela térmica»). Fora desta janela, numa margem de 10º C, e acima de 1 000 metros de altitude, num intervalo de 250 metros, a percentagem de recirculação dos gases de escape é reduzida linearmente a 0, conduzindo a um aumento das emissões de NOx para valores acima dos valores-limite fixados no regulamento.

Os veículos visados no segundo (C-134/20) e terceiro (C-145/20) processos continham igualmente um programa informático que fazia funcionar o sistema de recirculação dos gases de escape de acordo com a janela de temperaturas.

Foi neste contexto que o Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Áustria), o Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Áustria) e o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria) decidiram perguntar ao Tribunal de Justiça, em substância, se um programa informático deste tipo constitui um «dispositivo manipulador» na aceção do regulamento. Em caso de resposta afirmativa, esses órgãos jurisdicionais perguntam se esse programa informático pode ser autorizado com base nas exceções à proibição de tais dispositivos, conforme previstas no regulamento.

Na suas Conclusões hoje apresentadas, o advogado-geral Athanasios Rantos recorda, antes de mais, que, no seu Acórdão de 17 de dezembro de 2020 ², o Tribunal de Justiça se pronunciou

¹ 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).

² Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de dezembro de 2020, CLCV e o. (Dispositivo manipulador em motor diesel), C-693/18 (v. também CI n.º [170/20](#)).

pela primeira vez sobre a interpretação da disposição em causa. O processo que deu origem a esse acórdão era relativo a veículos a motor equipados com um programa informático que tinha por objetivo falsear os resultados dos controlos de emissão de gases poluentes, designadamente de NOx. No referido acórdão, o Tribunal de Justiça considerou que constitui um «dispositivo manipulador» um dispositivo que deteta qualquer parâmetro relacionado com o desenrolar dos procedimentos de homologação previstos nesse regulamento, a fim de melhorar o desempenho do sistema de controlo das emissões durante esses procedimentos e obter, assim, a homologação do veículo, ainda que essa melhoria se possa igualmente verificar, de forma pontual, em condições normais de utilização do veículo.

Para determinar se o programa informático em causa constitui um «dispositivo manipulador» na aceção do regulamento, o advogado-geral procede ao exame do seu funcionamento durante a «utilização normal» dos veículos em questão que, na sua opinião, remete não para as condições previstas pelo Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) mas para as condições de condução reais.

A este respeito, constata que a janela de temperaturas não é representativa das condições de condução reais, uma vez que as estatísticas oficiais revelam que, na Áustria e na Alemanha, bem como noutros Estados-Membros, as temperaturas médias nos anos de 2017-2019 foram claramente inferiores a 15° C. Além disso, tendo em conta o relevo na Áustria e na Alemanha, os veículos a motor circulam nestes países muitas vezes acima dos 1 000 metros de altitude.

Conclui que **o programa informático em causa reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões durante o funcionamento e a utilização normais dos veículos, com a consequência de que constitui um «dispositivo manipulador» na aceção do regulamento.**

Em seguida, o advogado-geral recorda que o regulamento prevê exceções à proibição de um dispositivo manipulador, nomeadamente se a necessidade desse dispositivo se justificar para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo.

A este respeito, sublinha que o legislador da União estabeleceu uma distinção clara entre, por um lado, o motor, abrangido por esta exceção, e, por outro, o sistema de controlo da poluição, que inclui o sistema de recirculação dos gases de escape (EGR). Assim, segundo o advogado-geral, **um dispositivo manipulador que serve principalmente para proteger peças como a válvula EGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas diesel não está abrangido pela exceção à proibição**, uma vez que o funcionamento destes elementos não tem impacto na proteção do motor.

Por outro lado, a licitude de tal dispositivo não depende da questão de saber se equipava o veículo em causa desde o seu fabrico ou se foi instalado posteriormente.

Além disso, no quadro de uma homologação CE, os veículos em causa devem respeitar as exigências previstas no direito da União, designadamente, as relativas aos dispositivos manipuladores. Se tal não acontecer, esses veículos não dispõem de um certificado de conformidade exato emitido pelo fabricante e a sua venda ou matrícula não são autorizadas.

Assim, segundo o advogado-geral, **uma vez que um consumidor médio, normalmente informado e razoavelmente atento e avisado, pode esperar que os requisitos regulamentares sejam respeitados, o veículo em causa não é conforme com o contrato de compra e venda na aceção da Diretiva 1999/44**³, mesmo na falta de cláusulas contratuais específicas. Com efeito, na falta de um certificado de conformidade exato, o veículo em causa não corresponde «à descrição que [...] é feita pelo vendedor», não é «[adequado] ao uso específico para o qual o consumidor» o destine e não é «[adequado] às utilizações habitualmente dadas aos bens do mesmo tipo», na aceção da diretiva, mesmo que o referido veículo disponha de uma homologação CE válida.

³ 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).

Por último, **uma falta de conformidade que consiste na existência, no veículo em causa, de um dispositivo manipulador proibido não pode ser considerada «insignificante», mesmo quando o consumidor, admitindo que tenha tido conhecimento da existência e do modo de funcionamento desse dispositivo, teria, apesar disso, adquirido esse veículo.** Nestas condições, o consumidor não fica privado do direito de pedir a rescisão do contrato ao abrigo da diretiva.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal. Esta decisão vincula do mesmo modo os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O texto integral das conclusões (processos [C-128/20](#), [C-134/20](#) e [C-145/20](#)) é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667

Imagens da leitura das conclusões estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.