

Processo C-693/18**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

29 de outubro de 2018

Órgão jurisdicional de reenvio:

Juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris (Juiz de instrução do Tribunal de Primeira Instância de Paris, França)

Data da decisão de reenvio:

26 de outubro de 2018

Ministério Público:

Procureur de la République de Paris (Procurador da República de Paris)

[Omissis]

[Omissis]

[omissis]

[Omissis]

[Omissis]

[omissis]

[Omissis]

[omissis]

[Omissis]

[omissis]

[Omissis]

[Omissis]

Pedido de interpretação

[Omissis] [menções relativas ao órgão jurisdicional de instrução]

ANONIMIZAÇÃO DO PEDIDO

1. [Omissis]. [menções relativas ao processo]
2. O suspeito no processo de instrução é um fabricante de veículos automóveis que comercializa veículos no território francês e será designado a seguir por «sociedade X».

PARTES NO LITÍGIO NO PROCESSO PRINCIPAL E SEUS REPRESENTANTES

- Procureur de la République de Paris [Procurador da República de Paris]
- Lista das partes civis enviada em documento separado.

* * *

3. Paralelamente ao presente pedido, são igualmente enviados nesta data ao Tribunal de Justiça da União Europeia três pedidos semelhantes, referentes a outros fabricantes que comercializam veículos automóveis no território francês. [processos C-690 a 692/18]

OBJETO DO LITÍGIO E FACTOS PERTINENTES

4. Em 28 de setembro de 2015, o vice-presidente do Conseil régional d'Île de France [Conselho Regional de Île de France], responsável pelos transportes, com base nas informações de que teve conhecimento pelos meios de comunicação social, denunciou ao Procureur de Paris [Procurador de Paris] as práticas de um fabricante de veículos automóveis, que colocou em circulação no território francês veículos dotados de um programa informático suscetível de falsear os resultados dos controlos de emissão de gases poluentes e, designadamente, dos NOx (Óxidos de azoto), antes da colocação desses veículos no mercado.
5. Em 2 de outubro de 2015, a Procuradoria de Paris submeteu esses factos ao Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP) [Departamento Central de Luta contra os Atentados ao Ambiente e à Saúde Pública,] que qualificou de fraude agravada, e solicitou uma investigação às condições de colocação em circulação no mercado francês dos veículos em causa.
6. Paralelamente, ao abrigo das competências que lhe são próprias, o Service National des Enquêtes (SNE) [Serviço Nacional de Investigação] da Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) [Direção-Geral da Concorrência, do Consumo e do Combate à Fraude] investigou esses mesmos factos a pedido da Ministre de l'écologie (Ministra do Ambiente), a fim de determinar se os veículos comercializados no território francês estavam equipados com tal programa.
7. No seu auto de notícia de 11 de fevereiro de 2016, dirigido ao Procurador da República de Paris, o SNE recorda o quadro regulamentar da homologação parcial dos veículos relativa às emissões de poluentes e descreve o funcionamento da válvula EGR (*Exhaust Gas Recirculation*).
8. No âmbito da homologação parcial relativa às emissões de poluentes, os veículos são testados ao abrigo de um protocolo cujos parâmetros são definidos legislativamente de forma precisa (perfil de velocidade seguido, temperatura,

pré-condicionamento do veículo). O perfil de velocidade utilizado para o teste de homologação é denominado NEDC (*New operating driving cycle*) e consiste na repetição de quatro ciclos urbanos, seguidos de um ciclo extraurbano.

9. A válvula EGR é uma das tecnologias utilizadas pelos fabricantes de veículos automóveis para controlar e reduzir as emissões finais de NOx. A sociedade X utiliza essa tecnologia nos motores [em causa]. Trata-se de um sistema que consiste em redirecionar uma parte dos gases de escape dos motores de combustão para o coletor de admissão dos gases, isto é, a entrada de ar fornecido ao motor, a fim de reduzir as emissões de óxidos de azoto.
10. O sistema de despoluição por recirculação dos gases de escape é constituído por uma conduta que permite fazer transitar os gases de escape para a admissão, acoplada de um permutador térmico destinado a arrefecer os gases queimados e de uma válvula EGR que vem regular o caudal de gases queimados reintroduzidos na admissão.
11. A abertura desta válvula é pilotada pelo calculador de controlo motor. O calculador de controlo motor designa o sistema informático a bordo do veículo que comanda os seus dispositivos físicos. O calculador, em função das informações fornecidas pelos sensores, comanda os acionadores. Estes acionadores controlam o estado dos diferentes elementos mecânicos do motor. Assim, a abertura da válvula EGR, da qual depende a eficácia da despoluição, é comandada em tempo real pelo calculador de controlo motor, que, em função das informações recolhidas pelos diferentes sensores (velocidade, temperatura do motor...) envia instruções ao acionador da válvula EGR. O nível de abertura da válvula EGR é assim comandado pelo calculador e, *in fine*, pelo código-fonte do programa aí integrado.
12. A sociedade X recusou remeter aos investigadores o código-fonte dos calculadores de controlo dos motores [em causa] invocando razões de confidencialidade.
13. O SNE juntou ao seu relatório os testes e ensaios efetuados a pedido do Ministère de l'écologie (Ministério do Ambiente) francês que foram confiados à UTAC (Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle) [União Técnica do Automóvel, do Motociclo e do Velocípede], único laboratório habilitado em França a proceder aos testes de homologação dos veículos. Esses testes tinham por objetivo averiguar se era possível corroborar uma suspeita de fraude sobre os testes antipoluição. Vários veículos do fabricante X foram submetidos a esses testes e os técnicos constataram que, para determinados veículos, as emissões de NOx se multiplicavam (por 2; 3,2; 3,4 ou por 3,6 consoante os veículos), sempre que o início do perfil de velocidade NEDC fosse suprimido.
14. A pedido do Ministère de l'écologie (Ministério do Ambiente), foram confiados ao IFPEN [Institut Français du Pétrole Energie Nouvelle (Instituto Francês do Petróleo Novas Energias)], testes complementares para observar o comportamento

de determinados elementos mecânicos do motor em função de uma dada situação de condução, medindo, nomeadamente, o nível de abertura da válvula EGR. Esses testes permitiram constatar que as emissões de NOx eram especificamente reduzidas sempre que uma fase de homologação era detetada, graças ao aumento notável da abertura da válvula EGR.

15. *[Omissis]*
16. *[Omissis]*
17. *[Omissis]* *[omissis]* [localização do alegado crime em França].
18. Os *[omissis]* investigadores [receberam] *[omissis]* um documento jurídico de trinta páginas elaborado a pedido da sociedade X, que visa demonstrar que o sistema de reciclagem dos gases de escape (RGE, EGR em inglês) não pode ser considerado um dispositivo de «manipulação» ou «dispositivo manipulador» na aceção da regulamentação europeia (v. infra: «posição da sociedade em causa»).
19. Este inquérito conduziu a abertura da fase de instrução, sob a direção de três juízes de instrução, em 19 de fevereiro 2016.
20. Foi ordenada uma perícia judicial para verificação dos resultados dos testes efetuados pela autoridade administrativa, bem como das outras análises técnicas, de modo a descrever o mecanismo do programa informático controvertido e expor os seus efeitos relativamente ao aumento da difusão de NOx na atmosfera pelos veículos munidos desse programa.
21. No seu relatório, apresentado em 26 de abril de 2017, o perito expôs que, no espírito dos textos, os sistemas de controlo das emissões devem estar operacionais durante o funcionamento normal do veículo. As manipulações evidenciadas no inquérito revelam que nos veículos da marca A da mesma série da do veículo estudado e apreendido, a válvula EGR não era pilotada em conformidade com o modo que corresponde à homologação. O modo de operação normal não permitia, como demonstram os testes efetuados pela UTAC, respeitar os limites de poluição. O perito considerou que era um modo de operação anormal, por ser extraordinário, que permitia ao veículo ser homologado. Por outras palavras, sem a deteção do ciclo de homologação, não teria havido homologação. O sistema de despoluição era, efetivamente, alterado em modo normal de utilização e a sua eficácia reduzida.
22. O perito designado concluiu pela existência de um dispositivo que permite a deteção do procedimento de homologação e a adaptação do funcionamento do sistema de recirculação dos gases queimados com vista a essa homologação e pelo aumento das emissões de óxidos de azoto resultante desta manipulação para os veículos que circulem em condições reais. Acrescenta que se o funcionamento da válvula EGR em circulação real fosse conforme ao estabelecido para a homologação, esses veículos teriam produzido, designadamente, em circulação urbana, nitidamente (cerca de metade) menos de óxidos de azoto e, em

contrapartida, provavelmente um pouco mais (da ordem de 5%) de monóxido de carbono, de hidrocarbonetos não queimados e de dióxido de carbono. O seu consumo, potência e conforto de condução também seriam provavelmente reduzidos de modo marginal. As operações de manutenção teriam sido mais frequentes e mais dispendiosas.

23. Por último, o perito expôs que o sistema EGR é um dispositivo de controlo da poluição no sentido de que equipa os motores com o único intuito de reduzir as emissões de NOx, que a diminuição da sua abertura reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões e se traduz assim num aumento das emissões de NOx e que esta diminuição é evidenciada nas condições normais de utilização dos veículos. Em contrapartida, a ausência de gases neutros na câmara de combustão e, sobretudo, a passagem do caudal integral na turbina do turbo compressor traduzem-se numa mais elevada capacidade de aceleração do motor, mas também num maior potencial de potência. O que se traduz igualmente numa menor acumulação de sujidade nas condutas de admissão, nas válvulas e na câmara de combustão, o que contribui para a longevidade e a fiabilidade do motor.
24. A sociedade X foi notificada para comparecer perante os juízes de instrução em 28 de março de 2017. Compareceu e beneficiou do estatuto de testemunha assistida, enquanto se aguarda os elementos complementares do inquérito. Recusou-se a responder às perguntas nesta fase.
25. As autoridades judiciais do país da sede social da sociedade X recusaram-se a entregar os elementos de investigação solicitados pelos juízes de instrução franceses, e nomeadamente o detalhe dos métodos de calibração dos motores [Omissis] [em causa]. A sociedade x recusou-se ainda a comunicar esses elementos.
26. Desde a abertura da fase de instrução, em fevereiro de 2016, já mais de 1200 pessoas se constituíram parte civil, no que respeita ao crime de fraude agravada sobre as qualidades substanciais e os controlos efetuados.

DISPOSIÇÕES NACIONAIS APLICÁVEIS AOS FACTOS DO LITÍGIO

27. **Qualificação prevista no despacho de acusação de 19 de fevereiro de 2016:** Ter [omissis], desde 1 de setembro de 2009, [omissis] enganado os adquirentes de veículos munidos de um motor [em causa] a diesel, sobre as qualidades substanciais dos veículos e sobre os controlos efetuados, com a circunstância de os factos terem tido por consequência de tornar perigosa para a saúde humana ou animal a utilização dos produtos. [Omissis – menções processuais]
28. Factos previstos e punidos [pelo] [omissis] Code de la consommation (Código do Consumo) [omissis], e [pelo] [omissis] Code pénal (Código Penal) [enumeração das disposições invocadas].

Artigo L.213-1 do Code de la consommation (Código do Consumo)

Redação aplicável até 18 de março de 2014:

29. Quem, sendo ou não parte no contrato, enganar ou tentar enganar o outro contraente, por qualquer meio ou procedimento, mesmo por intermédio de terceiro, é punido com uma pena até 2 anos de prisão e/ou com pena de multa até 35 000 euros, quando o engano incida sobre:
- 1.º a natureza, o tipo, a origem, as qualidades substanciais, a composição ou o teor dos princípios úteis dos produtos;
 - 2.º a quantidade das coisas entregues ou a sua identidade mediante a entrega de produto diferente da coisa determinada que foi objeto do contrato; ou
 - 3.º a sua aptidão para o uso, os riscos inerentes à utilização do produto, os controlos efetuados, o modo de utilização ou as precauções a tomar.
30. O montante da multa pode ser elevado, proporcionalmente à vantagem obtida com o incumprimento, a 10% do volume de negócios médio anual, calculado com base no volume de negócios dos últimos três anos, conhecido à data dos factos.

Redação aplicável de 19 de março de 2014 a 30 de junho de 2016

31. Quem, sendo ou não parte no contrato, enganar ou tentar enganar o outro contraente, por qualquer meio ou procedimento, mesmo por intermédio de terceiro, é punido com uma pena até 2 anos de prisão e/ou com pena de multa até 300 000 euros, quando o engano incida sobre:
- 1.º a natureza, o tipo, a origem, as qualidades substanciais, a composição ou o teor dos princípios úteis dos produtos; ou
 - 2.º a quantidade das coisas entregues ou a sua identidade mediante a entrega de produto diferente da coisa determinada que foi objeto do contrato.
 - 3.º a sua aptidão para o uso, os riscos inerentes à utilização do produto, os controlos efetuados, o modo de utilização ou as precauções a tomar.
32. O montante da multa pode ser elevado, proporcionalmente à vantagem obtida com o incumprimento, a 10% do volume de negócios médio anual, calculado com base no volume de negócios dos últimos três anos, conhecido à data dos factos.

Artigo L.213-2 do code de la consommation [Código do Consumo]

Redação aplicável até 18 de março de 2014

33. As penas previstas no artigo L.213-1 são elevadas ao dobro:
- 1.º Se os crimes previstos nesse artigo tiverem tido por consequência tornar perigosa para a saúde humana ou animal a utilização do produto;

2.º Se o crime ou a sua tentativa, previstos no artigo L.213-1, tiverem sido cometidos:

a) mediante a utilização de pesos, medidas ou outros instrumentos falsos ou mal aferidos;

b) mediante a utilização de manobras ou de procedimentos destinados a falsear as operações de análise ou de dosagem, pesagem ou medição, ou destinados a alterar fraudulentamente a composição, o peso ou o volume dos produtos, ainda que antes dessas operações; ou

c) mediante o uso de indicações fraudulentas destinadas a persuadir no sentido da existência de uma operação anterior e exata.

Redação aplicável de 19 de março de 2014 a 30 de junho de 2016

34. I. As penas previstas no artigo L.213-1 são elevadas para 5 anos de prisão e 600 000 € de multa se o crime ou a sua tentativa, previstos nesse mesmo artigo, tiverem sido cometidos:

1.º mediante a utilização de pesos, medidas ou outros instrumentos falsos ou mal aferidos;

2.º mediante a utilização de manobras ou de procedimentos destinados a falsear as operações de análise ou de dosagem, pesagem ou medição, ou destinados a alterar fraudulentamente a composição, o peso ou o volume dos produtos, ainda que antes dessas operações; ou

3.º mediante o uso de indicações fraudulentas destinadas a persuadir no sentido da existência de uma operação anterior e exata.

35. II. As penas previstas no artigo L.213-1 são elevadas para 7 anos de prisão e 750 000 € de multa se o crime ou a sua tentativa, previstos nesse mesmo artigo:

1.º tiverem tido por consequência tornar perigosa para a saúde humana ou animal a utilização do produto;

2.º tiverem sido cometidos em associação criminosa.

36. III. O montante das penas de multa previstas neste artigo pode ser elevado, proporcionalmente à vantagem obtida com o incumprimento, a 10% do volume de negócios médio anual, calculado com base no volume de negócios dos últimos três anos, conhecido à data dos factos.

Artigo L.213-6 do code de la consommation [Código do Consumo]

37. As pessoas coletivas penalmente responsáveis, nos termos previstos no artigo 121-2 do code pénal [Código Penal], pelos crimes definidos nos artigos L.213-1 a L.213-4 incorrem, além da multa calculada nos termos do artigo 131-38 do code

pénal, nas penas previstas nos artigos 2.º a 9.º do artigo 131-39 do mesmo código. A proibição mencionada no ponto 2.º do artigo 131-39 do code pénal [Código Penal] incide sobre a atividade no exercício da qual ou por ocasião do exercício da qual o crime foi cometido.

DIREITO DA UNIÃO APLICÁVEL NO CASO EM APREÇO

38. No âmbito 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 [omissis]:

O artigo 3.º, n.º 10, do Capítulo I «Objeto, âmbito de aplicação e definições» do regulamento acima referido [dispõe]:

39. «10. "Dispositivo manipulador" (*defeat device*), qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor (RPM), às mudanças de velocidade, à força de aspiração ou a qualquer outro parâmetro e destinado a ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, de forma a reduzir a eficácia desse sistema em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.»

O artigo 5.º, n.º 2, do Capítulo II «Obrigações de homologação dos fabricantes» do regulamento acima referido [dispõe]:

40. «Requisitos e ensaios

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.»

FUNDAMENTAÇÃO DO REENVIO PREJUDICIAL

41. O tipo legal do crime de fraude no caso vertente, se for considerado preenchido, consiste em ter enganado os adquirentes dos veículos das marcas referidas no despacho de acusação munidos [do] motor [em causa] sobre as qualidades substanciais dos seus veículos, a saber, neste caso, a não conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 [omissis], não conformidade caracterizada pela presença no veículo de um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 5.º, n.º 2, do regulamento e definido no artigo 3.º, n.º 10, do mesmo regulamento, que consiste na programação do calculador motor que age sobre a válvula EGR, por forma a identificar o ciclo de homologação para que o sistema de controlo das emissões NOx seja ativado durante esse ciclo e não em condições normais de utilização do veículo.
42. À luz da decisão tomada em 2012 pelo Centro Internacional de Investigação do Cancro (CIIC) que classifica os gases de escape dos motores a diesel como comprovadamente cancerígenos, é igualmente considerada a circunstância agravante de que os factos tiveram como consequência tornar perigosa para a saúde humana e animal a utilização desses veículos.
43. Os dispositivos utilizados para atuar sobre o funcionamento do sistema de controlo das emissões são suscetíveis de assumir diferentes formas. Face a essa diversidade de conceções técnicas, importa poder identificar se um determinado dispositivo constitui um dispositivo manipulador na aceção do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Ora a definição do dispositivo manipulador dada pelo artigo 3.º, n.º 10, deste diploma abrange diferentes conceitos sobre os quais pretendemos dispor da interpretação do Tribunal de Justiça da União Europeia para saber se estas disposições são aplicáveis ao caso em apreço.
44. Uma vez que a qualificação de fraude, tal como prevista, assenta na interpretação do regulamento europeu acima referido, decidimos submeter ao Tribunal de Justiça uma questão sobre a interpretação dos artigos 3.º, n.º 10, e 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, por considerar que uma decisão do Tribunal de Justiça é necessária para decidir, tanto uma eventual constituição de arguido como a submissão ou não do caso a julgamento no termo da instrução, na medida em que, por um lado, esta questão de interpretação é nova e apresenta um interesse geral para a aplicação uniforme do direito da União e, por outro, a jurisprudência existente não parece fornecer os esclarecimentos necessários.

POSIÇÃO DA SOCIEDADE EM CAUSA

Apresentação técnica sintética do dispositivo pelos advogados da sociedade X, tal como resulta de uma nota jurídica enviada aos investigadores ([omissis]):

45. Os fabricantes de veículos a motor [omissis] devem obter uma homologação UE por modelo antes de comercializarem esses veículos na União Europeia.

46. Entre os atos regulamentares a respeitar consta o Regulamento 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 (Regulamento (CE) n.º 715/2007).
47. De acordo com o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 692/2008, para obter uma homologação CE por modelo, no que respeita às emissões, o fabricante deve demonstrar que esse veículo cumpre os procedimentos de ensaio especificados nos anexos III a VIII, X a XII, XIV, XIV, XVI e XX deste regulamento.
48. Segundo o ponto 2.5 do Anexo III do Regulamento (CE) n.º 692/2008, os limites de emissão aplicáveis no que respeita aos óxidos de azoto são de 180 mg/Km (quadro I do Anexo I do regulamento (CE) n.º 715/2007) para os veículos Euro 5 e de 80 mg/Km (quadro II do Anexo I do regulamento (CE) n.º 715/2007) para os veículos Euro 6.
49. Tecnicamente, a reciclagem dos gases de escape (RGE, EGR em inglês) faz parte do que chamamos as medidas internas ao motor. Durante a operação de RGE, os gases de escape provenientes do sistema de escape do motor são introduzidos através de uma válvula de reciclagem dos gases de escape no sistema de admissão do motor e substituem uma parte do combustível., o que provoca, nomeadamente, uma redução das emissões de óxidos de azoto. Importa distinguir entre a RGE e o pós-tratamento dos gases de escape.
50. No motor a diesel [em causa] EU5, existem dois modos de funcionamento da reciclagem dos gases de escape: no modo 1 de reciclagem dos gases de escape (modo 1 de RGE), a taxa de reciclagem dos gases de escape (taxa de RGE) é relativamente alta, enquanto a taxa de RGE do modo 0 de reciclagem dos gases de escape (modo 0 de RGE) é mais baixa. Tendo em conta que a taxa de RGE tem uma incidência sobre a quantidade de emissões de óxidos de azoto, pode considerar-se que as emissões de óxidos de azoto são mais elevadas em modo 0 de RGE do que em modo 1 de RGE. Para passar de um modo de RGE para outro, é necessário que o NEDC prescrito para o ensaio em condições laboratoriais seja totalmente efetuado, com uma pequena margem de tolerância (mais ou menos 1 à 2% no máximo, dos valores especificados para o NEDC). Se o veículo efetuar a totalidade deste NEDC, respeitando a distância e a duração desde o início, o modo 1 de RGE está ativo; caso contrário, o veículo está automaticamente em modo 0 de RGE.
51. Em condução real, é quase impossível efetuar um ciclo de condução sintético do NEDC, que foi concebido para ser executado exclusivamente em condições laboratoriais. Pelo simples facto de haver condicionalismos relacionados com a circulação, a segurança, a tomada em consideração de outros utentes da via pública, diferentes hábitos de condução, é altamente improvável que alguém possa efetuar o NEDC, muito artificial, composto por cinco curvas de funcionamento especificamente definidas, em condições normais de condução.

52. Por conseguinte, tendo em conta as especificações precisas e pormenorizadas do NEDC em matéria de duração, de velocidade e de distância, o NEDC é apenas efetuado durante o ciclo de condução sintética realizado em condições laboratoriais em banco dinamométrico, fora da circulação real. Assim, o modo 1 de RGE só se aplica, por assim dizer, no ensaio efetuado em condições laboratoriais, enquanto o modo 0 de RGE está ativo em condições normais de condução.

Consequências extraídas pelos advogados da sociedade X à luz das disposições do regulamento europeu acima referidas

53. A definição do «dispositivo manipulador» constante do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 evoca um efeito do dispositivo sobre qualquer parte do sistema de controlo das emissões que reduz a eficácia desse sistema durante o funcionamento e a utilização normais dos veículos. Isto significa, segundo eles, que um dispositivo de manipulação/manipulador está presente sempre que:
- i) a medida de determinados parâmetros (por exemplo, a velocidade) implica:
 - ii) uma desativação ou, de forma mais geral, um efeito sobre um elemento do sistema de controlo das emissões que:
 - iii) reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em condições que se possa razoavelmente esperar encontrar em circunstâncias normais de funcionamento e de utilização do veículo.
54. Um dispositivo de manipulação, como o seu nome em inglês «*defeat device*» claramente indica, deve ser considerado como um dispositivo que provoca uma redução da eficácia do sistema de controlo das emissões sempre que forem atingidos determinados parâmetros em condições normais de funcionamento e de utilização do veículo.
55. Do ponto de vista da estrutura ou da intenção, o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e, nomeadamente, as exceções enumeradas na 2ª frase, confirmam que o conceito de dispositivo de manipulação se baseia no exemplo típico de uma desativação de uma parte do sistema de controlo das emissões em condições normais de funcionamento e de utilização do veículo, tendo por efeito reduzir a sua eficácia.
56. No âmbito da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 2, as alíneas a) e b) definem determinados casos em que um dispositivo de manipulação é autorizado a título excecional. Essas exceções aplicam-se sempre que:

«a) 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».

Estas duas exceções dizem respeito às condições normais de funcionamento e de utilização do veículo. Permitem a utilização de um dispositivo de manipulação em determinadas fases específicas do funcionamento normal do veículo.

57. *A contrario*, significa que esse dispositivo não é autorizado durante as outras fases do funcionamento normal do veículo, o que se coaduna perfeitamente com a interpretação literal da definição do dispositivo de manipulação acima reproduzida, que menciona apenas um efeito sobre elementos do sistema de controlo das emissões que reduz a eficácia do referido sistema em condições normais de funcionamento do veículo.
58. A epígrafe do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 é ilustrativa do facto de este artigo impor, por um lado, requisitos gerais relativos aos veículos e, por outro, requisitos em matéria de ensaios. Os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 tratam apenas do funcionamento e da utilização de um veículo em condições normais. Nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, 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.
59. A proibição da utilização de dispositivos de manipulação vem logo a seguir, isto é, no número que segue imediatamente, o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Assim, a proibição desses dispositivos é efetivamente associada a uma desativação do sistema «em condições normais de utilização». Esta interpretação decorre, designadamente, da posição do artigo 5.º, n.º 2, do regulamento (CE) na estrutura geral do regulamento, constituindo esse número uma especificação do n.º 1 do artigo 5.º, que o precede imediatamente.
60. Além disso, essa separação intencional verifica-se de novo no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Nos termos do n.º 3, compete à Comissão adotar disposições especiais (isto é, que visam fornecer precisões) relativas aos procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação do modelo, bem como os requisitos para a execução do n.º 2 que têm por objeto a alteração de elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o. A formulação sublinha aqui que deve ser feita uma distinção entre, por um lado, os procedimentos de ensaio dos veículos e os requisitos para a homologação do modelo e, por outro, a proibição da utilização de dispositivos de manipulação que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões, prevista no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.
61. Em suma, a proibição dos dispositivos de manipulação/manipuladores, prevista pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007, aplica-se aos aparelhos que, em condições

normais de funcionamento e de utilização e em determinadas circunstâncias especiais - por exemplo, se for ultrapassada uma determinada velocidade ou se o ar condicionado ou o aquecimento estiverem ligados - desativam uma parte do sistema de controlo das emissões (ou alteram o seu funcionamento) e reduzem assim a eficácia desse sistema em condições normais de funcionamento e utilização do veículo.

Aplicação ao sistema de RGE: não se trata de um dispositivo de manipulação/manipulador

62. Em condições normais de funcionamento do veículo, o sistema de RGE não reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em determinadas circunstâncias especiais (isto é, não provoca uma «desativação» desse sistema). A situação típica da presença de um dispositivo de manipulação, em que, por exemplo, o sistema de controlo das emissões é desativado ou vê a sua eficácia reduzida sempre que o veículo exceder uma determinada velocidade, o ar condicionado estiver ligado ou ocorrer outro fator, não se verifica.
63. Em vez disso, em condições normais de funcionamento do veículo, isto é, após a fase de arranque do motor, o sistema de RGE funciona em modo 0 sem qualquer incidência sobre os elementos do sistema de controlo das emissões. O modo 1 de RGE apenas se ativa nas condições laboratoriais artificiais do ciclo de condução sintético que constitui o novo ciclo europeu de condução (NEDC). Essas condições não existem em condução normal.
64. Por conseguinte, os requisitos da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, isto é, a desativação de uma parte do sistema de controlo das emissões em condições normais de condução, não se mostram preenchidos.
65. A proibição prevista no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 não abrange os métodos de deteção do ciclo.
66. É verdade que o sistema de RGE, com os seus modos de funcionamento 0 e 1, poderia ser criticado como sendo um «método de deteção do ciclo», cujo objetivo é influir o funcionamento do sistema de controlo das emissões no intuito de aumentar (parcialmente, isto é, apenas no que respeita às emissões de óxidos de azoto) a sua eficácia em modo 1.
67. No entanto, tal não justifica a inclusão deste dispositivo - que difere de um ponto de vista técnico - no âmbito de aplicação do termo «dispositivo de manipulação». Mais, justifica-se menos ainda aplicar, sem mais nem menos, uma interpretação demasiado ampla da regra do «*de lege data*» («em aplicação do direito atualmente em vigor») para incluir a deteção do ciclo no âmbito de aplicação do termo «dispositivo de manipulação», e isto, por motivos políticos.
68. Num Estado de Direito, é, assim, excluída a aplicação por analogia da proibição dos dispositivos de manipulação, prevista no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento

(CE) n.º 715/2007, aos métodos de deteção do ciclo (que devem ser distinguidos dos dispositivos de manipulação) para colmatar um (alegado) vazio legal ou atenuar as atuais incertezas da regulamentação ou da sua interpretação, e isto, em detrimento dos fabricantes.

69. A extensão das atuais disposições aos métodos de deteção do ciclo, que não está abrangida pela proibição prevista no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e é contrária ao princípio jurídico elementar segundo o qual as normas devem ser claras e estáveis, é ademais excluída pelo facto de, no quadro regulamentar atualmente em vigor, existir sempre - e de forma inevitável, uma discrepância (por vezes considerável) entre as emissões medidas em laboratório e as emissões em condução real.

QUESTÕES PREJUDICIAIS

1) Interpretação do conceito de elemento

1-1: O que abrange o conceito de elemento, previsto no artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, que define o dispositivo manipulador (*defeat device*)?

1-2: Pode um programa integrado no computador do controlo motor ou, de modo mais geral, que atua sobre este, ser considerado um elemento na aceção deste artigo?

2) Interpretação do conceito de sistema de controlo das emissões

2-1: O que abrange o conceito de sistema de controlo das emissões previsto no artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, que define o dispositivo manipulador (*defeat device*)?

2-2: Este sistema de controlo das emissões inclui apenas as tecnologias e estratégias que visam tratar e reduzir as emissões (nomeadamente [de] NOx) após a sua formação, ou integra igualmente as diferentes tecnologias e estratégias que permitam limitar na origem a produção das emissões, tais como a tecnologia EGR?

3) Interpretação do conceito de dispositivo manipulador (*defeat device*)

3-1: Configura um dispositivo manipulador, na aceção do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, um dispositivo que deteta qualquer parâmetro relacionado com o desenrolar dos procedimentos de homologação previstos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007, a fim de ativar ou modular por excesso, durante esses procedimentos, o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, e, assim, obter a homologação do veículo?

3-2: Em caso de resposta afirmativa, este dispositivo manipulador [*defeat device*] é proibido nos termos do disposto no artigo 5.º, n.º 2, [do Regulamento] (CE) n.º 715/2007?

3-3: Pode um dispositivo como o descrito na questão 3-1 ser qualificado de «dispositivo manipulador» se a ativação por excesso do sistema de controlo das emissões for efetiva, não só durante os procedimentos de homologação, mas também de forma pontual, sempre que as condições exatas detetadas para modular por excesso o sistema de controlo das emissões durante os procedimentos de homologação se reúnam em circulação real?

4 Interpretação das exceções previstas no artigo 5.º

4-1: O que abrangem as três exceções previstas no artigo 5.º, n.º 2, [do Capítulo II] do Regulamento (CE) n.º 715/2007?

4-2: A proibição do dispositivo manipulador [*defeat device*] que ativa ou modula por excesso o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, especificamente, durante os procedimentos de homologação, pode ser excluída por um dos três fundamentos elencados no artigo 5.º, n.º 2?

4-3: O retardar do envelhecimento do motor ou da acumulação de sujidade no mesmo faz parte dos imperativos para «proteger o motor de danos ou acidentes» ou «para garantir um funcionamento seguro do veículo» que podem justificar a presença de um dispositivo manipulador na aceção do artigo 5.º, n.º 2, alínea a)?

Feito em Paris, a 26 de outubro de 2018

[Omissis]

[assinaturas]