

Processo C-388/21

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

23 de junho de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Erfurt (Tribunal Regional de Erfurt, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

17 de junho de 2021

Demandante:

A

Demandada:

B

Landgericht Erfurt (Tribunal Regional de Erfurt)

[Omissis]

**Decisão de reenvio prejudicial para o
Tribunal de Justiça da União Europeia**

No processo que opõe

A_____

– demandante –

[Omissis]

a

B_____

– demandada –

[*Omissis*]

tendo por objeto o ressarcimento de danos em consequência do «escândalo diesel»

a 8.^a Secção Cível do Landgericht Erfurt (Tribunal Regional de Erfurt) [*omissis*]

[*Omissis*]

decidiu o seguinte:

I. Suspende-se a instância.

II. Submetem-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, ao abrigo do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões para interpretação do direito da União:

1. O artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46/CE, em conjugação com os artigos 4.º, 5.º e 13.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, têm também como finalidade e objeto salvaguardar os interesses e o património dos adquirentes individuais de veículos a motor? Esses interesses incluem o interesse do adquirente individual de um veículo em não adquirir um veículo que não esteja em conformidade com as disposições do direito da União, em especial um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007?

2. O direito da União, mais concretamente o princípio da efetividade, os direitos fundamentais da União e os direitos específicos da natureza, exige que se reconheça ao adquirente do veículo um direito a indemnização contra o fabricante desse veículo, quando se verifique uma atuação culposa (negligente ou dolosa) deste último relacionada com a introdução no mercado de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007?

A. Matéria de facto e processo principal

O litígio que está na origem do presente processo é um dos muitos «casos diesel» que se têm verificado em toda a Europa e nos quais é pedido o ressarcimento de danos aos fabricantes de veículos ou de motores equipados com dispositivos manipuladores proibidos.

Em julho de 2017, o demandante adquiriu, num concessionário automóvel, um veículo ligeiro usado Mercedes-Benz, modelo GLK 200 CDI. O veículo está equipado com um motor a gasóleo do tipo OM 651, fabricado pela demandada, da classe poluente Euro 5.

Na ação que intentou, o demandante pede que a demandada seja condenada a pagar-lhe uma indemnização no valor de 8 457,47 euros e a desobrigá-lo do pagamento de empréstimos no valor de 15 528,32 euros, contra a retoma do veículo em causa.

O veículo dispõe de um sistema de recirculação de gás em função da temperatura, através do qual essa recirculação de gás é reduzida quando se verifica uma determinada temperatura exterior (a chamada «janela térmica»), o que conduz a uma emissão mais elevada de NOx (óxido de azoto).

B. Disposições do direito alemão aplicáveis

As disposições do direito alemão com relevância para a decisão do presente processo têm o seguinte teor:

§ 823 do Bürgerliches Gesetzbuch (código civil alemão, a seguir «BGB») – dever de indemnizar

«1. Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente a vida, a saúde, a liberdade ou outro direito de outrem fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos daí resultantes.

2. Fica sujeito ao mesmo dever aquele que viole disposição legal destinada à proteção de terceiro. Se certa norma, de acordo com o seu teor, também for suscetível de violação sem culpa, o dever de indemnizar só existe caso se verifique uma atuação culposa».

§ 826 do BGB – danos causados dolosamente e em termos contrários aos bons costumes

«Aquele que, com dolo e em termos contrários aos bons costumes, causar danos a outrem, fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos causados».

C. Relevância das questões prejudiciais para a decisão do litígio

Segundo a apreciação liminar efetuada pelo tribunal *a quo*, a «janela térmica» que equipa o veículo em causa constitui um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, segunda frase, alínea a), em conjugação com o artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento n.º 715/2007. O recurso a tal dispositivo manipulador suscita a questão de saber se resulta do direito da União – direta ou indiretamente por um efeito de proteção – o direito do adquirente do veículo de ser indemnizado, ainda que o fabricante do veículo tenha violado o direito da União por mera negligência. A procedência da ação depende da resposta que vier a ser dada a esta questão, já que, à partida, pode excluir-se a responsabilidade por danos causados dolosamente e em termos contrários aos bons costumes, na aceção

do § 826 do BGB. O Tribunal de Justiça ainda não se pronunciou acerca desta questão. Também não está em causa um «acte clair».

1. Quanto à primeira questão prejudicial

A primeira questão prejudicial tem por objetivo apurar se o direito da União também tem a finalidade e a intenção de proteger o adquirente individual de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido. O direito alemão, ao abrigo do § 823, n.º 2, do BGB, prevê tal direito a indemnização.

A responsabilidade delitual da demandada pode eventualmente resultar do § 823, n.º 2, do BGB, em conjugação com o artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46/CE, bem como com os artigos 4.º, 5.º e 13.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Esta interpretação pressupõe que estas disposições – apreciadas individualmente ou na sua globalidade – possam ser consideradas como «leis de proteção».

Quanto aos pressupostos de uma lei de proteção, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) expôs o seguinte, no seu pedido de decisão prejudicial no caso dos implantes mamários defeituosos [omissis]:

«Segundo jurisprudência assente do Bundesgerichtshof, uma disposição deve ser considerada uma lei de proteção na aceção do § 823, n.º 2, do BGB, quando, segundo o seu objetivo e o seu conteúdo, se destina, pelo menos também, a proteger determinada pessoa ou grupos de pessoas face a uma violação de um certo bem jurídico. Para tal, não é determinante o efeito mas sim o conteúdo e a finalidade da lei, bem como saber se o legislador, ao adotar esta lei, quis especificamente conceder ou também quis conceder aos indivíduos ou a determinados grupos de pessoas a proteção jurídica que aqui se invoca com fundamento na pretensa violação. Basta que a disposição se destine igualmente a proteger o interesse em causa de determinada pessoa, mesmo que, em primeira linha, vise o interesse do público em geral. Por outro lado, o âmbito de aplicação de leis de proteção não deve ser demasiado extensivo. Por isso, não basta que a proteção individual possa ser alcançada através do cumprimento da disposição enquanto reflexo objetivo deste; pelo contrário, a proteção individual deve fazer parte das funções da disposição. Além disso, a constituição de um direito individual a indemnização por danos deve ter sentido e afigurar-se razoável à luz do sistema geral de responsabilidade jurídica, embora seja necessário analisar se, tendo em conta, no seu todo, o sistema normativo em que a disposição se insere, poderia ter sido intenção do legislador associar a violação do interesse protegido à responsabilidade extracontratual do infrator com todas as simplificações da prova que operam a favor do lesado».

No presente contexto coloca-se, pois, a questão de saber se o direito da União no seu todo, em especial o artigo 18.º, n.º 1, e o artigo 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE, bem como o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, para além de visarem proteger interesses gerais também têm como

objetivo proteger o adquirente individual contra a aquisição de veículo que não esteja em conformidade com as disposições de direito da União, mais concretamente por estar equipado com um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

2. Quanto à segunda questão prejudicial

Além disso, coloca-se a questão de saber se o direito da União – independentemente de as disposições acima mencionadas constituírem ou não leis de proteção – confere ou não diretamente ao adquirente do veículo um direito a indemnização. A favor deste entendimento pode militar o princípio da efetividade, em conjugação com os direitos fundamentais da União e os direitos próprios da natureza.

a) O **princípio da efetividade**, consagrado no direito da União, exige que não se criem entraves ou se dificulte excessivamente o cumprimento dos objetivos prosseguidos pelo direito da União.

Os objetivos prosseguidos pela legislação europeia relativa ao registo de automóveis e às emissões só assumem efeito útil se as violações do mesmo forem sancionadas e prevenidas no futuro (v. também o artigo 46.º da Diretiva 2007/46/CE). É necessária uma sanção eficaz e dissuasiva para garantir um elevado nível de segurança rodoviária, de proteção da saúde e do ambiente, de eficiência energética e de proteção contra a utilização não autorizada e dos direitos dos utilizadores. Compete aos órgãos jurisdicionais assegurar que assim sucede [v. Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 3 de outubro de 2013, Duarte Hueros (C32/12, EU:C:2013:637)].

Contudo, ambos os aspetos – repressão e prevenção – são postos em causa na Alemanha. Tem sido defendido que as sanções previstas pela Alemanha são insuficientes e que o direito alemão não consagra normas sancionatórias que cumpram as exigências do direito da União. Falta, nomeadamente, a consagração de um direito penal da empresa.

Portanto, atendendo ao princípio da efetividade pode eventualmente fazer sentido prever-se que o adquirente possa invocar um direito a indemnização de natureza delitual contra o fabricante do veículo como forma de o sancionar pela sua atuação culposa (negligente ou dolosa) ao equipá-lo com dispositivos manipuladores.

b) Tal como o princípio da efetividade, também os **direitos fundamentais da União** poderão justificar um direito a indemnização genuinamente europeu.

O presente litígio subsume-se ao âmbito de aplicação da Carta dos Direitos Fundamentais (a seguir «CDF») – enquanto «*instrumento vivo*» – pois esta vincula e obriga tanto a União Europeia como os seus Estados-Membros (artigo 51.º, n.º 1, da CDF). Efetivamente, a aplicabilidade do direito da União – neste

caso, a legislação europeia relativa ao registo de automóveis – implica e condiciona a aplicabilidade dos direitos fundamentais garantidos pela Carta [v. Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 26 de janeiro de 2013, Åklagaren (C-617/10, EU:C:2013:105, n.º 21)].

De um ponto de vista substantivo, o direito à vida (artigo 2.º, n.º 1, da CDF) e o direito ao respeito pela integridade física e mental (artigo 3.º, n.º 1, da CDF) — enquanto «direito humano ambiental» — são essencialmente pertinentes para este efeito. Estes direitos fundamentais, por força da sua estreita ligação à dignidade do ser humano, como prevista no artigo 1.º da CDF, são oponíveis a terceiros ou, por outras palavras, produzem efeito direto horizontal [*omissis*]. Gozam, portanto, de efeito imperativo, mesmo na relação entre particulares no âmbito de um litígio de direito civil [v. Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 17 de abril de 2018, Egenberger (C-414/2016, EU:C:2018:257, n.º 76 e segs.)]. Tal aplica-se, em especial, a agentes com especial peso no mercado, que assumem um papel quase estatal. Além disso, relevam ainda os princípios da proteção da saúde (artigo 35.º da CDF), da proteção do ambiente (artigo 37.º da CDF) e da defesa dos consumidores (artigo 38.º da CDF), que têm em vista a otimização dos direitos em causa.

Todos estes direitos fundamentais e estes princípios implicam obrigações de proteção alargadas (v., igualmente, Acórdão de 9 de outubro de 2018 do Gerechtshof Den Haag, 200178.245/01 – «Urgenda»). Na verdade, o que está essencialmente em causa é a eficácia e a efetiva imposição dos direitos fundamentais europeus. Nos termos do artigo 51.º, n.º 1, segunda frase, do CDF, a União Europeia e os Estados-Membros devem promover os direitos fundamentais e os princípios consagrados na Carta. Esta previsão expressa do dever de promoção tem por objetivo uma ampla concretização dos direitos fundamentais e uma *otimização* da proteção desses mesmos direitos.

c) Os **direitos específicos da natureza**, nos casos do diesel, podem fortalecer a proteção conferida [*Omissis*]. O óxido de azoto em quantidade elevada é prejudicial para o ambiente [v., igualmente, Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 3 de junho de 2021, Comissão/Alemanha (C-635/18, EU:C:2021:437), bem como as Conclusões apresentadas pelo advogado-geral M. Bobek em 10 de junho de 2021, Alemanha e o./Comissão e o. (C-177/19 P, C-178/19 P e C-179/19 P, EU:C:2021:476)]. Através da emissão de óxido de azoto, que é extremamente prejudicial para o ambiente, em quantidade mais elevada do que é permitido, violam-se direitos da natureza, nomeadamente o seu direito à integridade, em aplicação analógica do artigo 3.º da CDF.

Os direitos da natureza podem ser extraídos da Carta e dos tratados europeus, nomeadamente por analogia. A expressão ampla «pessoa», que é múltiplas vezes utilizada na Carta, abrange também a natureza ou ecossistemas individuais [*omissis*]. Seria também contraditório reconhecer personalidade jurídica à inteligência artificial, como se defende a nível europeu, mas não aos ecossistemas.

O reconhecimento de direitos específicos da natureza, por interpretação e aplicação do direito vigente, impõe-se, atenta a *importância e urgência* dos desafios ambientais. O direito da União Europeia confere abertura para o efeito *[omissis]*.

Verifica-se, em todo o caso, uma contradição valorativa fundamental: codificam-se e protegem-se desde há vários séculos os interesses do capital e os interesses patrimoniais *[omissis]* e, atualmente, faz-se o mesmo com a criptomoeda, mas os interesses ambientais são tradicionalmente negligenciados. O valor intrínseco da natureza e do ambiente e a sua importância para o ser humano – *conditio sine qua non* para o exercício de todos os demais direitos humanos – permanecem descurados.

O reconhecimento dos direitos da natureza corresponde a uma tendência global a nível mundial *[omissis]*.

As leis fundamentais e os órgãos jurisdicionais do «Global South», por exemplo no Equador ou na Colômbia, têm vindo a estabelecer novos padrões. Assim, por exemplo, o tribunal constitucional colombiano reconheceu personalidade jurídica a um rio, neste caso o Rio Atrato, e ao território colombiano da Amazônia. Em múltiplas outras ordens jurídicas têm vindo a manifestar-se desenvolvimentos comparáveis. É o que sucede, por exemplo, na Nova Zelândia ou, atualmente, na Suíça e na Suécia (v. também a decisão do tribunal federal suíço a propósito dos direitos fundamentais dos primatas, Acórdão de 16 de setembro de 2020, IC_105/2019).

Além disso, a ordem jurídica da União está aberta a influências internacionais. O artigo 53.º da CDF, que constitui uma cláusula aberta e dinâmica, permite acompanhar o referido desenvolvimento global do direito *[omissis]*.

A garantia do respeito pela dignidade do ser humano milita não contra, mas sim a favor do reconhecimento dos direitos da natureza. A dignidade do ser humano, consagrada no artigo 1.º da CDF, e a responsabilidade para com a comunidade humana e as gerações futuras, postulada no preâmbulo, impõem que através do reconhecimento dos referidos direitos da natureza se possibilite também a essas gerações futuras uma vida livre, autodeterminada e digna.

Tal serve não apenas a garantia da liberdade intergeracional e intertemporal, mas também a ideia de igualdade consagrada na Carta. Corresponde ao imperativo de solidariedade que perpassa toda a Carta. A obrigação de reconhecer os direitos da natureza resulta dos direitos fundamentais da União, do direito à vida ao direito de propriedade, e da sua natureza protetora.

Quanto ao mais, remete-se para o exposto em pedidos de decisão prejudicial semelhantes, apresentados também no quadro do «escândalo diesel», nomeadamente para os formulados pelo Landgerichts Ravensburg (Tribunal Regional de Ravensburg) *[omissis]*.

[omissis] [legitimidade para a submissão de pedidos de decisão prejudicial segundo o direito nacional]

Mantêm-se as reservas acerca da independência da Justiça alemã, tal como foram formuladas no pedido anterior de 15 de junho de 2020 (processo C-276/20).

[Omissis]

DOCUMENTO DE TRABALHO