Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
ATHANASIOS RANTOS
apresentadas em 23 de setembro de 2021 [1]

Processos C-128/20, C-134/20 e C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
contra
Auto Krainer Gesellschaft mbH
[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Áustria)]
e
IR
contra
Volkswagen AG
[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Áustria)]
e
DS
contra
Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,
Volkswagen AG

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria)]

«Reenvio prejudicial — Aproximação das legislações — Regulamento (CE) n.º 715/2007 — Veículos a motor — Artigo 3.º, ponto 10 — Artigo 5.º, n.ºs 1 e 2 — Motor diesel — Emissões de poluentes — Programa informático integrado na calculadora de controlo do motor — Válvula para recirculação dos gases de escape — Redução das emissões de óxido de azoto limitada por uma "janela térmica" — Dispositivo manipulador — Autorização de instalação desse dispositivo quando a necessidade se justifica em termos de proteção do motor contra danos ou acidentes — Dispositivo instalado no âmbito de uma reparação do veículo — Diretiva 1999/44/CE — Venda e garantia dos bens de consumo — Bem conforme com o contrato de compra e venda — Artigo 2.º, n.º 2, alínea d) — Presunção de conformidade de um bem que apresenta as qualidades e o desempenho habituais dos bens do mesmo tipo que o consumidor pode razoavelmente esperar — Homologação CE valida — Artigo 3.º, n.º 6 — Aquisição do veículo em causa mesmo que o consumidor tivesse conhecimento da existência do dispositivo manipulador no momento da venda — Falta de conformidade insignificante»

[1] Língua original: francês.

I. Introdução

1. Como enuncia o artigo 11.º TFUE, «[a]s exigências em matéria de proteção do ambiente devem ser integradas na definição e execução das políticas e ações da União, em especial com o objetivo de promover um desenvolvimento sustentável». A crescente consciencialização da importância da proteção do ambiente manifesta-se, designadamente, na vontade do legislador da União Europeia de limitar as emissões de poluentes [2].

2. Nesse sentido, os veículos a motor foram objeto de uma regulamentação cada vez mais restritiva [3], nomeadamente com a adoção do Regulamento (CE) n.º 715/2007 [4]. Os construtores automóveis têm imperativamente de se adaptar a novas exigências técnicas comuns no que respeita à homologação desses veículos, o que pode ser uma fonte de litígios com as autoridades púbicas e os consumidores.

3. Assim, no processo que esteve na origem do Acórdão de 17 de dezembro de 2020, X (Dispositivo manipulador em motor diesel) (C-693/18, a seguir «Acórdão X», EU:C:2020:1040), o construtor automóvel era acusado de ter posto em circulação veículos dotados de um programa informático destinado a falsear os resultados dos controlos de emissões de gases poluentes, nomeadamente de NOx [5]. Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça interpretou, pela primeira vez, o conceito de «dispositivo manipulador», na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, e determinou em que medida esse dispositivo é ilícito à luz do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), desse Regulamento, que estabelece exceções à proibição de dispositivos manipuladores, entre as quais a necessidade de proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo.

4. Estes três processos surgem na continuidade desse processo, na medida em que são relativos a veículos equipados com um programa informático integrado na calculadora de controlo do motor que, em determinadas condições de temperatura exterior e de altitude de circulação, limita a redução das emissões de NOx, o que leva a que sejam ultrapassados os valores limite fixados no Regulamento n.º 715/2007. As questões colocadas são, no essencial, as seguintes: um programa informático desse tipo corresponde a um «dispositivo manipulador» na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste Regulamento? Se assim for, esse programa informático pode ser autorizado ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do referido Regulamento? Caso o referido programa informático não seja autorizado, a sua utilização pode conduzir à anulação da venda por não conformidade do veículo com o contrato, com fundamento na Diretiva 1999/44/CE [6]?

5. Dadas as relações existentes entre os presentes processos, nomeadamente dado que as questões que suscitam se sobrepõem em grande medida, revelou-se oportuno apresentar conclusões comuns a seu respeito, embora o Tribunal de Justiça tenha decidido não os apensar, atendendo aos aspetos específicos de cada um.

2 Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a poluição da atmosfera representa o principal risco ambiental para a saúde. V. relatório dessa organização intitulado «Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease», 13 de maio de 2016, p. 15.

3 Sobre as sucessivas normas Euro em matéria de emissões de óxido de azoto (NOx), v. Documento informativo do Tribunal de Contas Europeu intitulado «Resposta da UE ao escândalo "Dieselgate"», fevereiro de 2019, p. 9.

4 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 veículo (JO 2007, L 171, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008 (JO 2008, L 199, p. 1) (a seguir «Regulamento n.º 715/2007»).

5 V. Acórdão X, n.º 27.

6 Diretiva 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).

II. Quadro jurídico

A. Direito da União

1. Diretiva 1999/44

6. Nos termos dos considerandos 1 e 8 da Diretiva 1999/44:

«(1) Considerando que [os n.os]1 e 3 do artigo 153.º do Tratado estabelece[m] que a Comunidade deve contribuir para a realização de um nível elevado de defesa dos consumidores através de medidas adotadas nos termos do artigo 95.º [CE];

[…]

(8) Considerando que, para facilitar a aplicação do princípio de conformidade com o contrato, é útil introduzir uma presunção ilidível de conformidade com este, que abranja as situações mais correntes; que essa presunção não restringe o princípio da liberdade contratual das partes; que, além disso, na inexistência de cláusulas contratuais específicas, bem como no caso de aplicação da cláusula da proteção mínima, os elementos que constituem essa presunção podem servir para determinar a não conformidade dos bens com o contrato; que a qualidade e o comportamento que os consumidores podem razoavelmente esperar dependerá, nomeadamente, do facto de os bens serem em primeira ou em segunda mão; que os elementos que constituem a presunção são cumulativos; que, se as circunstâncias do caso tornarem qualquer elemento específico manifestamente inapropriado, continuarão, não obstante, a ser aplicáveis os restantes elementos da presunção.»

7. O artigo 1.º desta diretiva, sob a epígrafe «Âmbito de aplicação e definições», enuncia, no n.º 1:

«A presente diretiva tem por objetivo a aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros relativas a certos aspetos da venda de bens de consumo e das garantias a ela relativas, com vista a assegurar um nível mínimo uniforme de defesa dos consumidores no contexto do mercado interno.»

8. O artigo 2.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Conformidade com o contrato», prevê:

«1. O vendedor tem o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda.

2. Presume-se que os bens de consumo são conformes com o contrato, se:

a) Forem conformes com a descrição que deles é feita pelo vendedor e possuírem as qualidades do bem que o vendedor tenha apresentado ao consumidor como amostra ou modelo;

b) Forem adequados ao uso específico para o qual o consumidor os destine e do qual tenha informado o vendedor quando celebrou o contrato e que o mesmo tenha aceite;

c) Forem adequados às utilizações habitualmente dadas aos bens do mesmo tipo;

d) Apresentarem as qualidades e o desempenho habituais nos bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar, atendendo à natureza do bem e, eventualmente às declarações públicas sobre as suas características concretas feitas pelo vendedor, pelo produtor ou pelo seu representante, nomeadamente na publicidade ou na rotulagem.

3. Não se considera existir falta de conformidade, na aceção do presente artigo, se, no momento em que for celebrado o contrato, o consumidor tiver conhecimento dessa falta de conformidade ou não puder razoavelmente ignorá-la ou se esta decorrer dos materiais fornecidos pelo consumidor.

[…]»

9. O artigo 3.º da mesma diretiva, sob a epígrafe «Direitos do consumidor», dispõe:

«1. O vendedor responde perante o consumidor por qualquer falta de conformidade que exista no momento em que o bem lhe é entregue.

2. Em caso de falta de conformidade, o consumidor tem direito a que a conformidade do bem seja reposta sem encargos, por meio de reparação ou de substituição, nos termos do n.º 3, a uma redução adequada do preço, ou à rescisão do contrato no que respeita a esse bem, nos termos dos n.os 5 e 6.

3. Em primeiro lugar, o consumidor pode exigir do vendedor a reparação ou a substituição do bem, em qualquer dos casos sem encargos, a menos que isso seja impossível ou desproporcionado.

Presume-se que uma solução é desproporcionada se implicar para o vendedor custos que, em comparação com a outra solução, não sejam razoáveis, tendo em conta:

– o valor que o bem teria se não existisse falta de conformidade,

– a importância da falta de conformidade

– a possibilidade de a solução alternativa ser concretizada sem grave inconveniente para o consumidor.

A reparação ou substituição deve ser realizada dentro de um prazo razoável, e sem grave inconveniente para o consumidor, tendo em conta a natureza do bem e o fim a que o consumidor o destina.

[…]

5. O consumidor pode exigir uma redução adequada do preço, ou a rescisão do contrato:

– se o consumidor não tiver direito a reparação nem a substituição, ou

– se o vendedor não tiver encontrado uma solução num prazo razoável, ou

– se o vendedor não tiver encontrado uma solução sem grave inconveniente para o consumidor.

6. O consumidor não tem direito à rescisão do contrato se a falta de conformidade for insignificante.»

2. Regulamento n.º 715/2007

10. Nos termos dos considerandos 7 e 17 do Regulamento n.º 715/2007:

«(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões nos mercados e na competitividade dos fabricantes, os custos diretos e indiretos impostos às empresas e os benefícios que se obtêm em termos de incentivo à inovação, melhoria da qualidade do ar, redução das despesas com a saúde e aumento da esperança de vida, bem como as implicações para o balanço total das emissões de dióxido de carbono.

[…]

(17) Para garantir que não surjam entraves técnicos ao comércio entre Estados-Membros, é necessário um método normalizado de medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono dos veículos. É igualmente necessário assegurar que os clientes e utilizadores recebam informação objetiva e rigorosa.»

11. O artigo 1.º deste regulamento, sob a epígrafe «Objeto», enuncia, no n.º 1:

«O presente regulamento estabelece requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor ("veículos") e de peças de substituição, tais como dispositivos de controlo da poluição de substituição, no que respeita às respetivas emissões.»

12. O artigo 3.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Definições», prevê, nos pontos 10 e 13:

«Para efeitos do presente regulamento e das respetivas medidas de execução, entende-se por:

[…]

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.

[…]

13) "Dispositivo de controlo da poluição de substituição" um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinado a substituir um dispositivo de controlo da poluição original que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida na Diretiva 70/156/CEE [7].»

7 Diretiva do Conselho, de 6 de fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à receção dos veículos a motor e seus reboques (JO 1970, L 42, p. 1).

13. O artigo 4.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Obrigações dos fabricantes», dispõe, nos n.os 1 e 2:

«1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e nas respetivas medidas de execução. Os fabricantes devem igualmente demonstrar que todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição sujeitos a homologação e que sejam vendidos ou entrem em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e respetivas medidas de execução.

Estas obrigações abrangem a observância dos limites de emissão definidos no anexo I e das medidas de execução referidas no artigo 5.º

2. Os fabricantes devem garantir que sejam respeitados os procedimentos de homologação destinados a verificar a conformidade da produção, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e a conformidade em circulação.

Além disso, as medidas técnicas adotadas pelos fabricantes deverão ser adequadas para garantir que as emissões do tubo de escape e resultantes da evaporação sejam eficazmente limitadas, nos termos do presente regulamento, ao longo da vida normal dos veículos e em condições de uso normais. […]»

14. O artigo 5.º do Regulamento n.º 715/2007, sob a epígrafe «Requisitos e ensaios», dispõe o seguinte, nos n.os 1 e 2:

«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.»

15. O anexo I deste regulamento, intitulado «Limites de emissão», define os valores limite de emissão de NOx, designadamente para os veículos da geração Euro 5, objeto do quadro 1.

3. Diretiva 2007/46/CE

16. A Diretiva 2007/46/CE [8] foi revogada pelo artigo 88.º do Regulamento (UE) 2018/858 [9], com efeitos a partir de 1 de setembro de 2020. Porém, dada a data dos factos em causa, esta diretiva continua a ser aplicável aos litígios nos processos principais.

17. Nos termos do considerando 3 da referida diretiva:

«Os requisitos técnicos aplicáveis a sistemas, componentes, unidades técnicas e veículos deverão ser harmonizados e especificados em atos regulamentares, que deverão ter como principal objetivo assegurar um elevado nível de segurança rodoviária, de proteção da saúde e do ambiente, de eficiência energética e de proteção contra a utilização não autorizada.»

18. O artigo 1.º da mesma diretiva, sob a epígrafe «Objeto», enunciava:

«A presente diretiva estabelece um quadro harmonizado que contém as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais aplicáveis à homologação de todos os veículos novos que sejam abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, bem como à homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no intuito de facilitar a respetiva matrícula, venda e entrada em circulação na Comunidade.

[…]

Os requisitos técnicos específicos relativos ao fabrico e ao funcionamento dos veículos devem ser estabelecidos em aplicação da presente diretiva em atos regulamentares, cuja lista exaustiva consta do anexo IV.»

19. O artigo 3.º da Diretiva 2007/46, sob a epígrafe «Definições», previa, nos pontos 5 e 36:

«Para efeitos do disposto na presente diretiva e nos atos regulamentares enumerados no anexo IV, salvo disposição em contrário neles prevista, entende-se por:

[…]

5. "Homologação CE", o procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis constantes da presente diretiva e dos atos regulamentares enumerados nos anexos IV ou XI;

[…]

[8] Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO 2007, L 263, p. 1), conforme alterada pelo Regulamento (UE) n.º 214/2014 da Comissão, de 25 de fevereiro de 2014 (JO 2014, L 69, p. 3) (a seguir «Diretiva 2007/46»).

[9] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

36. "Certificado de conformidade", o documento constante do anexo IX, emitido pelo fabricante, que certifica que um determinado veículo de uma série de um modelo homologado nos termos da presente diretiva está conforme com todos os atos regulamentares aquando da sua produção.»

20. O artigo 4.º desta diretiva, sob a epígrafe «Obrigações dos Estados-Membros», dispunha:

«1. Os Estados-Membros devem assegurar que os fabricantes que apresentem um pedido de homologação cumpram as obrigações que sobre eles impendem por força da presente diretiva.

2. Os Estados-Membros devem homologar apenas os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas que cumpram os requisitos da presente diretiva.

3. Os Estados-Membros só devem matricular e autorizar a venda ou entrada em circulação dos veículos, componentes e unidades técnicas que cumpram os requisitos da presente diretiva.

[…]»

21. O artigo 5.º da referida diretiva, sob a epígrafe «Obrigações dos fabricantes», enunciava o seguinte, no n.º 1:

«O fabricante é responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estar ou não envolvido diretamente em todas as fases do fabrico de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica.»

22. O artigo 18.º da mesma diretiva, sob a epígrafe «Certificado de conformidade», enunciava, no n.º 1:

«O fabricante, na sua qualidade de titular de um certificado de homologação CE de um veículo, deve entregar um certificado de conformidade a acompanhar cada veículo completo, incompleto ou completado, fabricado em conformidade com o modelo do veículo homologado.

[…]»

23. O artigo 26.º da Diretiva 2007/46, sob a epígrafe «Matrícula, venda e entrada em circulação de veículos», previa, no n.º 1:

«Sem prejuízo do disposto nos artigos 29.º e 30.º, os Estados-Membros só autorizam a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos se estes estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 18.º

[…]»

24. O anexo IV desta diretiva, intitulado «Requisitos para efeitos de homologação CE de veículos», referia-se, na parte I, sob a epígrafe «Lista de atos regulamentares para efeitos de homologação CE de veículos produzidos em séries não-limitadas», ao Regulamento n.º 715/2007 no que respeita às «[e]missões (Euro 5 e 6) veículos ligeiros/acesso à informação».

25. O anexo IX [10] da referida diretiva, intitulado «Certificado de conformidade CE», incluía um ponto 0, sob a epígrafe «Objetivos», que dispunha que o certificado de conformidade é uma declaração emitida pelo fabricante do veículo ao comprador, a fim de lhe garantir que o veículo adquirido cumpre a legislação em vigor na União à data em que foi produzido.

4. Regulamento n.º 692/2008

26. O artigo 1.º do Regulamento n.º 692/2008, sob a epígrafe «Objeto», enuncia:

«O presente regulamento institui medidas de aplicação dos artigos 4.º, 5.º e 8.º do Regulamento [n.º 715/2007].»

27. O artigo 2.º do Regulamento n.º 692/2008, sob a epígrafe «Definições», prevê, nos pontos 8 e 18:

«Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

[…]

8. "Tipo de dispositivo de controlo da poluição", catalisadores e filtros de partículas que não diferem entre si em qualquer dos seguintes aspetos essenciais:

[…]

18. "Sistema de controlo das emissões", no contexto do sistema OBD [sistema de diagnóstico a bordo], o sistema eletrónico de controlo responsável pela gestão do motor e qualquer componente do sistema de escape ou do sistema de evaporação relacionado com as emissões que envie ou receba sinais a esse/ou desse sistema de controlo.»

28. O artigo 3.º deste Regulamento, sob a epígrafe «Requisitos de homologação», dispõe, no 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 gasóleo.

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.

[…]»

[10] A redação deste anexo resulta do Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa 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, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO 2017, L 175, p. 1).

29. O artigo 10.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Dispositivos de controlo da poluição», enuncia o seguinte, no n.º 1:

«O fabricante deve garantir que os dispositivos de substituição para controlo da poluição destinados a equiparem veículos com homologação CE abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento [n.º 715/2007] também recebam a homologação CE, enquanto unidades técnicas na aceção do n.º 2 do artigo 10.º da Diretiva [2007/46], nos termos dos artigos 12.º e 13.º e do anexo XIII do presente regulamento.

Para efeitos do presente regulamento, os catalisadores e os filtros de partículas são considerados dispositivos de controlo da poluição.»

30. O anexo I do mesmo regulamento, intitulado «Disposições administrativas relativas à homologação CE», enuncia, no ponto 3.3, sob a epígrafe «Extensões relativas à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição (ensaio de tipo 5)»:

«3.3.1. A homologação deve ser objeto de extensão a diferentes modelos de veículos, desde que os parâmetros abaixo enunciados relativos ao veículo, ao motor ou ao sistema de controlo da poluição sejam idênticos ou respeitem as tolerâncias previstas:

3.3.1.1. Veículo:

[…]

3.3.1.2. Motor

[…]

3.3.1.3. Parâmetros relativos ao sistema de controlo da poluição:

[…]

c) Recirculação dos gases de escape (EGR):

com ou sem

Tipo (arrefecidos ou não, controlo ativo ou passivo, alta pressão ou baixa pressão).

[…]»

31. O anexo XI do Regulamento n.º 692/2008, intitulado «Sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) de veículos a motor», prevê, no apêndice 2, relativo às «[c]aracterísticas essenciais da família de veículos»:

«[…]

Motor:

[…]

Sistema de controlo das emissões:

[…]

– tipo de coletor de partículas;

[…]

– recirculação dos gases de escape (com ou sem recirculação).

[…]»

5. Regulamento (UE) 2016/427

32. Nos termos dos considerandos 1, 2 e 4 do Regulamento (UE) 2016/427 [11]:

«(1) O Regulamento [n.º 715/2007] obriga a Comissão a rever os procedimentos, ensaios e requisitos de homologação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e a adaptá-los de molde a refletirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada, se necessário.

(2) A Comissão efetuou uma análise pormenorizada desta matéria com base nas suas próprias atividades de investigação e em informação externa, e concluiu que as emissões geradas em condições reais de condução em estrada por veículos Euro 5/6 excedem substancialmente as emissões medidas no âmbito do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) regulamentar, em especial no que diz respeito às emissões de NOx dos veículos a gasóleo.

[…]

(4) A Comissão criou, em janeiro de 2011, um grupo de trabalho que reúne todas as partes interessadas, com vista à elaboração de um método de ensaio de emissões em condições reais de condução [*real driving emission* (RDE)] que reflita melhor as emissões medidas na estrada. […]»

33. O artigo 1.º do Regulamento 2016/427 enuncia:

«O Regulamento [n.º 692/2008] é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, são aditados os seguintes pontos 41 e 42:

"41. Emissões em condições reais de condução ['*real driving emissions*' (RDE)], as emissões de um veículo em condições normais de utilização;

42. 'Sistema portátil de medição das emissões' ['portable emissions measurement system' (PEMS)], um sistema portátil de medição das emissões que cumpre os requisitos especificados no apêndice 1 do anexo III-A."»

[11] Regulamento da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO 2016, L 82, p. 1).

6. Regulamento 2017/1151

34. Nos termos dos considerandos 1 a 3 do Regulamento 2017/1151 [12]:

«(1) O Regulamento [n.º 692/2008] da Comissão, que executa e altera o Regulamento [n.º 715/2007] estabelece que os veículos ligeiros são ensaiados de acordo com o Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC, sigla inglesa).

(2) A revisão contínua dos procedimentos, ciclos de ensaio e os resultados dos ensaios previstos no artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento [n.º 715/2007] tornou claro que a informação sobre o consumo de combustível e as emissões de CO2 obtida através da realização de ensaios dos veículos em conformidade com o NEDC deixou de ser adequada e de refletir as emissões em condições de utilização reais.

(3) Neste contexto, justifica-se prever, na legislação da União, um novo procedimento de ensaio regulamentar através da aplicação do procedimento de ensaio de veículos ligeiros harmonizados a nível mundial (WLTP, sigla inglesa).»

35. O artigo 1.º do Regulamento 2017/1151, sob a epígrafe «Objeto», enuncia:

«O presente regulamento estabelece medidas de aplicação do Regulamento [n.º 715/2007]».

36. O anexo III-A do Regulamento 2017/1151, intitulado «Verificação das emissões em condições reais de condução», prevê:

[…]

4.1. O desempenho RDE deve ser demonstrado através da realização de ensaios dos veículos em estrada que obedeçam aos padrões de condução, às condições e com as cargas úteis normais. O ensaio RDE deve ser representativo dos veículos em funcionamento nas respetivas rotas reais de condução e com a sua carga normal.

[…]

5.2.1. O ensaio deve realizar-se nas condições ambientes estabelecidas nesta secção. As condições ambientes tornam-se "alargadas" quando, pelo menos, uma das condições de temperatura e altitude é alargada. O fator de correção de condições alargadas de temperatura e altitude só deve ser aplicado uma única vez. Se uma parte do ensaio ou todo o ensaio for efetuado fora das condições normais ou alargadas, o ensaio é considerado inválido.

5.2.2. Condições de altitude moderadas: altitude igual ou inferior a 700 metros acima do nível do mar.

5.2.3. Condições de altitude alargadas: altitude superior a 700 metros acima do nível do mar e inferior ou igual a 1 300 metros acima do nível do mar.

5.2.4. Condições de temperatura moderadas: superior ou igual a 273,15 K (0 °C) e inferior ou igual a 303,15 K (30 °C).

[12] Conforme alterado pelo Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão de 7 de junho de 2017 (JO 2017, L 175, p. 708) (a seguir «Regulamento 2017/1151»).

5.2.5. Condições de temperatura alargadas: igual ou superior ou a 266,15 K (-7 °C) e inferior a 273,15 K (0 °C) ou superior a 303,15 K (30 °C) e igual ou inferior a 308,15 K (35 °C).

[…]»

7. Diretiva (UE) 2019/771

37. Nos termos do artigo 23.º da Diretiva (UE) 2019/771 [13], a Diretiva 1999/44 foi revogada com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2022.

38. O artigo 1.º da Diretiva 2019/771, sob a epígrafe «Objeto e objetivo», enuncia:

«A presente diretiva tem por objetivo contribuir para o bom funcionamento do mercado interno, garantindo simultaneamente um nível elevado de proteção dos consumidores, estabelecendo regras comuns quanto a certos requisitos relativos aos contratos de compra e venda celebrados entre o vendedor e o consumidor, em especial regras quanto à conformidade dos bens com o contrato, aos meios de ressarcimento em caso de falta de conformidade, às modalidades para o exercício desses meios e às garantias comerciais.»

39. O artigo 7.º desta diretiva, sob a epígrafe «Requisitos objetivos de conformidade», prevê, no n.º 1:

«Além de cumprirem todos os requisitos objetivos de conformidade, os bens devem:

a) Ser adequados às utilizações a que os bens do mesmo tipo normalmente se destinam, tendo em conta, sendo caso disso, o direito da União e os direitos nacionais aplicáve[is], as normas técnicas, ou, na falta de tais normas técnicas, os códigos de conduta específicos do setor que forem aplicáveis;

[…]»

B. Direito austríaco

40. O § 871, n.º 1, do Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil Geral, a seguir «ABGB») enuncia:

«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».

41. O § 879, n.º 1, do ABGB prevê:

É nulo o contrato contrário à lei ou aos bons costumes.»

[13] Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2019, relativa a certos aspetos dos contratos de compra e venda de bens que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva 2009/22/CE e que revoga a Diretiva 1999/44 (JO 2019, L 136, p. 28).

42. O § 922, n.º 1, do ABGB dispõe:

«Quem transmitir um bem a outrem a título oneroso garante que o bem está em conformidade com o contrato. Assume, portanto, a responsabilidade de que o bem apresente as características contratadas ou habitualmente previstas, corresponda à sua descrição, a uma amostra ou a um modelo e que possa ser utilizado em conformidade com a natureza do negócio ou do compromisso assumido.»

43. O § 932, n.os 1 e 4, do ABGB tem a seguinte redação:

«(1) Em caso de defeito do bem, o comprador pode exigir a correção do defeito (reparação ou entrega do que estiver em falta), a substituição do bem, uma redução adequada da contrapartida (redução do preço) ou a anulação do contrato (redibição).

[…]

(4) Se a reparação ou a substituição do bem não forem possíveis ou implicarem um custo desproporcionado para o vendedor, o comprador tem o direito de reduzir o preço e, se o defeito não for de menor importância, pode anular o contrato. […]»

C. Direito alemão

44. Nos termos do § 25, n.º 2, da Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [Regulamento relativo à homologação CE para os veículos a motor e seus reboques, bem como para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Regulamento sobre a homologação CE dos veículos a motor), a seguir «EG-FGV»]:

«A fim de sanar deficiências que se tenham manifestado e de garantir a conformidade de veículos já em circulação, de unidades técnicas autónomas ou de componentes, o Kraftfahrt Bundesamt [organismo federal de controlo da circulação de veículos automóveis, a seguir «KBA»] pode impor *a posteriori* disposições acessórias.»

III. Litígios nos processos principais, questões prejudiciais e tramitação dos processos no Tribunal de Justiça

A. Processo C-128/20

45. Em 9 de janeiro de 2011, a GSMB Invest GmbH & Co. KG celebrou com a Auto Krainer Gesellschaft mbH um contrato de compra e venda relativo a um veículo automóvel de marca Volkswagen, modelo VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, equipado com um motor a gasóleo do tipo EA 189 da classe Euro 5 com 2 litros de cilindrada (a seguir «veículo 1»). Esse veículo possuía uma válvula EGR.

46. Em 27 de dezembro de 2017, a GSMB Invest intentou no Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio, uma ação com vista a obter a anulação dessa venda, com fundamento no § 879, n.º 1, e no § 932, n.º 4, do ABGB, mediante o pagamento de uma indemnização pelo uso do bem.

47. Nesse órgão jurisdicional, a GSMB Invest alegou que, à data da referida compra e venda, acreditava ter comprado um veículo novo, respeitador do ambiente e, em especial, cujos gases de escape cumpriam o disposto na legislação. Ora, na sequência da atualização do programa informático integrado na calculadora de controlo do motor que equipa o veículo 1 (a seguir «programa informático em causa»), realizada pela Volkswagen, a purificação dos gases de escape era desativada quando as temperaturas exteriores fossem inferiores a 15 graus Celsius ou superiores a 33 graus Celsius e ainda a uma altitude de circulação superior a 1 000 metros (a seguir «janela térmica»). Esta janela é um sistema ilícito dado que nenhuma das derrogações à proibição da utilização de dispositivos manipuladores, como as constantes do artigo 5.º do Regulamento n.º 715/2007, lograva justificá-la. Por conseguinte, esta redução da purificação dos gases de escape não servia para proteger o motor do veículo 1 dado não haver danos diretos no referido motor.

48. A Auto Krainer respondeu que as janelas térmicas são utilizadas por todos os construtores de veículos a gasóleo da categoria Euro 5. O KBA, ou seja, a autoridade de homologação CE na Alemanha, sempre considerou essa janela um procedimento lícito, na aceção do Regulamento n.º 715/2007. Além disso, ao controlar o programa informático em causa, o KBA considerou, após uma análise aprofundada, que a atualização não teve qualquer efeito negativo na durabilidade dos dispositivos de redução da poluição atmosférica.

49. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, decorre do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007 que a janela térmica é um dispositivo manipulador proibido, na aceção deste regulamento. Com efeito, na maior parte dos Estados-Membros da União, especialmente na Áustria e na Alemanha, a temperatura ambiente durante o ano era, na maioria das vezes, inferior a 15 graus Celsius e, dado o relevo orográfico desses Estados, os veículos circulavam muitas vezes a altitudes superiores a 1 000 metros, pelo que essas condições ocorrem durante o «funcionamento e a utilização normais do veículo», na aceção do referido artigo 3.º, ponto 10. Por conseguinte, a derrogação relativa à proteção do motor prevista no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento não pode servir eventualmente de fundamento jurídico para um dispositivo manipulador que é ativado em condições «normais» de utilização dos veículos.

50. O órgão jurisdicional de reenvio acrescenta que, segundo o artigo 3.º, ponto 9, do Regulamento n.º 692/2008, o dispositivo de pós-tratamento de NOx deve atingir uma temperatura suficientemente elevada para um funcionamento eficaz no espaço de 400 segundos após um arranque a frio a -7 ° Celsius, conforme descrito no ensaio do tipo 6. As autoridades competentes não podem emitir uma homologação CE se esses requisitos não estiverem suficientemente demonstrados. Decorre do ónus da prova assim estabelecido que o legislador da União entendeu que uma janela térmica não pode ser justificada se não cumprir esses requisitos.

51. Por conseguinte, a janela térmica, atentos os requisitos de temperatura e de altitude definidos, não estava inteiramente operacional em condições normais de funcionamento.

52. Nestas circunstâncias, o Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento [n.º 715/2007] ser interpretado no sentido de que não é permitido equipar um veículo com um dispositivo, na aceção do artigo 1.º, n.º 1, [deste regulamento], através do qual a válvula de circulação de gases, que é um componente do veículo que visa condicionar as emissões, é configurada para que a percentagem de circulação de gases de escape, ou seja, a quantidade de gases que são circulados, seja regulada de forma a só assegurar o funcionamento em modo de baixas emissões entre 15 e 33 graus Celsius e a menos de 1 000 metros de altitude e, fora desta faixa de temperaturas, a 10 graus Celsius e a mais de 1 000 metros de altitude e no decurso dos 250 metros de altitude seguintes é reduzido linearmente a 0, conduzindo a um aumento das emissões de NOx para valores acima do limite previsto no Regulamento n.º 715/2007?

2) Deve a frase «para proteger o motor de danos ou acidentes» do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento [n.º 715/2007] ser interpretada no sentido de que uma estratégia de emissões que visa principalmente proteger componentes do veículo, como as válvulas [de recirculação dos gases de escape] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] [a seguir «válvula EGR» [14]], o refrigerador AGR e o filtro de partículas Diesel, não preenche as condições da exceção?

3) Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento [n.º 715/2007] ser interpretado no sentido de que uma estratégia de emissões que consiste em apenas assegurar a plena funcionalidade dos dispositivos de redução de emissões em condições de temperatura entre 15 e 33 graus Celsius e a menos de 1 000 metros de temperatura (a chamada «janela térmica»), de tal forma que na Europa, e especialmente na Áustria, durante a maior parte do ano não estão aptos a funcionar plenamente, não cumpre o previsto no artigo 5.º, n.º 1 — funcionamento do veículo em utilização normal — e é por isso um dispositivo manipulador ilegal?»

53. A GSMB Invest, a Auto Krainer, o Governo alemão e a Comissão Europeia apresentaram observações escritas. Também responderam por escrito às questões colocadas pelo Tribunal de Justiça.

B. Processo C-134/20

54. No ano de 2013, IR, um consumidor, adquiriu um veículo automóvel da marca Volkswagen, modelo VW Touran Confortline BMT, equipado com um motor a gasóleo do tipo EA 189 da geração Euro 5, com uma cilindrada de 1,6 litros e uma potência de 77 kW (a seguir «veículo 2»). Esse veículo dispõe de uma válvula EGR.

55. O veículo 2 dispunha, de origem, de um programa informático integrado na calculadora de controlo do motor que incluía um «modo 0» e um «modo 1» (a seguir «sistema de comutação»). O modo 1 era utilizado para o teste de homologação relativo às emissões de poluentes, denominado «*New Europaan Driving Cycle*» (NEDC), que é efetuado em laboratório. Quando não se verificavam as condições características desse teste de homologação, o modo 0 entrava em funcionamento e, nesse caso, a percentagem de recirculação dos gases de escape diminuía e eram alterados o momento e a duração da injeção. Em funcionamento real, o veículo 2 estava quase

[14] A válvula EGR também se denomina «válvula de reciclagem dos gases de escape».

sempre em modo 0, pelo que não respeitava os valores limite de NOx fixados no Regulamento n.º 715/2007. Resulta da decisão de reenvio que o sistema de comutação era, portanto, um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.os 1 e 2, desse regulamento.

56. Resulta também da decisão de reenvio que o veículo 2 é tecnicamente seguro e pode ser utilizado no tráfego rodoviário. Contudo, se IR tivesse sido informado de que esse veículo não respeitava os requisitos legais, por causa do programa informático, não o teria comprado.

57. Por carta de 8 de outubro de 2015, o importador geral dos veículos da marca Volkswagen para a Áustria informou IR de que era necessário proceder a modificações no veículo 2 e de que o fabricante suportaria todos os custos das reparações necessárias para o efeito. Na sequência disto, IR foi convidado a mandar instalar no veículo 2 o programa informático em causa, o que foi efetuado.

58. Essa atualização destinava-se a instalar a janela térmica. O KBA concedeu uma autorização para o programa informático em causa e, portanto, não retirou a homologação CE. A este propósito, considerou que não existia um dispositivo manipulador proibido, na aceção do Regulamento n.º 715/2007. O KBA não dispunha de nenhuma informação sobre esse programa informático pois não a pediu.

59. IR intentou uma ação no Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio, com o objetivo de obter a anulação da venda do veículo 2 com base no § 871 do ABGB.

60. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, não é possível determinar se a janela térmica é necessária para proteger o motor do veículo 2 contra danos nem se o programa informático em causa deteriora o consumo, a produção de fuligem, a eficiência e a quilometragem total desse veículo. Também não era possível determinar se, caso a atualização desse programa tivesse sido realizada sem uma janela térmica, os requisitos do Regulamento n.º 715/2007 quanto a' durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, conforme estabelecidos no artigo 4.º, n.º 2, desse regulamento, seriam cumpridos, nem se o valor de mercado do referido veículo diminuiu após a realização dessa atualização.

61. O órgão jurisdicional de reenvio acrescenta que, de acordo com o direito austríaco, a contraparte da pessoa cujo consentimento enferma de um erro substancial pode evitar as consequências jurídicas desse erro permitindo que o negócio se realize da forma como a pessoa cujo consentimento está viciado de erro o pretendia celebrar. Nesse caso, esta deixaria de ter interesse em agir. Esse órgão jurisdicional considera que o sistema de comutação, que originariamente equipava o veículo 2, não é conforme ao direito da União. A Volkswagen sustenta que a instalação do programa informático em causa nesse veículo deu execução ao pretendido por IR e privou-o do interesse em agir, o que este contesta.

62. O órgão jurisdicional de reenvio indica que, para efeitos da decisão a tomar, há que determinar se o programa informático em causa constitui uma solução técnica conforme aos requisitos do direito da União, em especial, dos Regulamentos n.os 715/2007 e 692/2008. Só em caso de resposta afirmativa é que o contrato de compra e venda do veículo 2 não deve ser anulado e, portanto, a ação de IR deve ser julgada improcedente.

63. Nestas circunstâncias, o Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento [n.º 715/2007] ser interpretado no sentido de que é inadmissível um equipamento de um veículo, na aceção do artigo 1.º, n.º 1, [deste regulamento], 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 espetro 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 NOx acima dos valores-limite fixados no Regulamento n.º 715/2007?

2) Para apreciar a [primeira questão], é relevante que o equipamento do veículo mencionado na [primeira questão] seja necessário para proteger o motor contra avarias?

3) Além disso, para apreciar a [segunda questão], é relevante que a parte do motor a proteger contra as avarias seja a válvula de recirculação dos gases de escape?

4) Para apreciar a [primeira questão], é relevante que o equipamento do veículo mencionado na [primeira questão] tenha sido instalado aquando da produção do veículo ou que a regulação da válvula de recirculação dos gases de escape descrita na [primeira questão] deva ser instalada no veículo como reparação na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva [1999/44]?»

64. IR, a Volkswagen, o Governo alemão e a Comissão apresentaram observações escritas. Também responderam por escrito às questões colocadas pelo Tribunal de Justiça.

C. Processo C-145/20

65. Em 21 de dezembro de 2013, DS, um consumidor, adquiriu um veículo automóvel da marca Volkswagen, equipado com um motor a gasóleo de tipo EA 189 da geração Euro 5, na Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, um concessionário independente da Volkswagen (a seguir «veículo 3»). Esse veículo, que dispõe de uma válvula EGR, é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 715/2007.

66. O referido veículo vinha equipado com um programa informático que fazia funcionar o sistema de recirculação dos gases de escape de acordo com o sistema de comutação. O tipo de veículo em causa foi homologado pelo KBA. Esse organismo não foi informado da existência do sistema de comutação. Se tivesse tido conhecimento desse sistema, não teria procedido à homologação CE. Por outro lado, DS teria adquirido o veículo mesmo tendo conhecimento do referido sistema.

67. Em 15 de outubro de 2015, o KBA tomou uma decisão, ao abrigo do § 25, n.º 2, do EG-FGV, através da qual, nomeadamente, ordenou à Volkswagen que assegurasse a conformidade dos motores de tipo EA 189 da geração Euro 5 com a regulamentação nacional e da União em vigor. Por carta de 20 de dezembro de 2016, o KBA informou a Volkswagen que confirmava que o programa informático em causa era suscetível de restabelecer a conformidade dos veículos em questão. A homologação CE do modelo do veículo 3 não foi revogada ou retirada em seguida pelo KBA.

68. Em 15 de fevereiro de 2017, DS mandou instalar o programa informático em causa, conforme referido na carta do KBA de 20 de dezembro de 2016, no veículo 3. Esta atualização substituiu o sistema de comutação pela instalação da janela térmica.

69. DS intentou uma ação no Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz, Áustria) em que pedia o reembolso do preço de aquisição do veículo 3 em contrapartida da restituição desse veículo, a título subsidiário, uma redução do preço desse veículo e, a título ainda mais subsidiário, a declaração da responsabilidade da Porsche Inter Auto e da Volkswagen pelos danos decorrentes da instalação de um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento nº 715/2007. Por Sentença de 12 de dezembro de 2018, o Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz) julgou a ação de DS improcedente.

70. Em sede de recurso interposto por DS, o Oberlandesgericht Linz (Tribunal Regional Superior de Linz, Áustria) confirmou essa sentença por Acórdão de 4 de abril de 2019. Esse órgão jurisdicional entendeu que, mesmo admitindo que o veículo 3 estivesse inicialmente afetado por um defeito, o programa informático em causa tinha-o solucionado. Além disso, o sistema que reduzia a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior era inferior a 15 graus Celsius ou superior a 33 graus Celsius era lícito, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, pois era necessário para proteger o motor de danos.

71. DS interpôs recurso de *Revision* no Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria), o órgão jurisdicional de reenvio. Nesse órgão jurisdicional, DS alegou que o veículo 3 tem um defeito porquanto o sistema de comutação é um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007. O programa informático em causa não tinha sanado essa deficiência. Havia o risco de, no futuro, devido à instalação desse programa informático, ocorrer uma perda de valor e danos subsequentes.

72. A Porsche Inter Auto e a Volkswagen reconheceram perante o órgão jurisdicional de reenvio que a janela térmica é um dispositivo manipulador na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007. Sustentaram que esse dispositivo é lícito, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento, e que o KBA compartilha dessa apreciação.

73. O órgão jurisdicional de reenvio refere que é chamado a pronunciar-se sobre as questões de saber se o veículo 3 tinha um defeito no dia em que foi entregue, se esse defeito foi sanado e se DS sofreu um prejuízo causado pelo construtor automóvel em causa.

74. Segundo esse órgão jurisdicional, o sistema de comutação é um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento. Em todo o caso, o veículo 3 tinha um defeito, na aceção do § 922 do ABGB pelo facto de não ter sido dado conhecimento desse dispositivo manipulador ao KBA.

75. Uma vez que o programa informático em causa foi aprovado por esse organismo, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, antes de mais, sobre se essa aprovação basta, por si só, para realizar a reparação do bem comprado, na aceção do § 932, n.º 1, do ABGB. Segundo esse órgão jurisdicional, deve-se presumir que, tratando-se de um produto como um veículo a motor, relativamente ao qual se sabe que tem de satisfazer exigências regulamentares, o consumidor médio, normalmente informado e razoavelmente atento e avisado espera que essas exigências tenham sido respeitadas. O facto de os veículos deverem ser objeto de um procedimento de homologação CE não obsta necessariamente a esta interpretação do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da

Diretiva 1999/44. Uma interpretação neste sentido implicaria que o vendedor de um veículo a motor devesse garantir não só a existência da homologação CE para a utilização habitualmente prevista, na aceção do § 922 do ABGB, mas também que esse veículo não tem instalado nenhum elemento de construção proibido.

76. Em seguida, no caso de a tentativa de reparação levada a cabo com a instalação do programa informático em causa não ter sucesso, embora o KBA não tenha revogado ou retirado a homologação CE, importa examinar se o veículo 3 continua a estar equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a objetivo de proteção do ambiente milita a favor de uma interpretação estrita das derrogações previstas no artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento. Além disso, é notório que, numa parte do território da União, designadamente na Áustria, a temperatura média é inferior a 15 graus Celsius vários meses por ano. Por conseguinte, as temperaturas exteriores em que a recirculação dos gases de escape, num tipo de veículo como o veículo 3, é totalmente eficaz não são atingidas, em média, durante grande parte do ano. Nestas condições, não é possível justificar um dispositivo manipulador que funciona de forma tão frequente com uma das derrogações previstas no artigo 5.º, n.º 2, do referido regulamento.

77. Por último, o órgão jurisdicional de reenvio sublinha que, para apreciar se existe um defeito de «menor importância», o que exclui a redibição na aceção do § 932, n.º 4, do ABGB, há que proceder a uma ponderação objetiva dos interesses das partes, tendo em conta o contrato que celebraram e as circunstâncias do caso concreto. Ora, o artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44 não é tão inequívoco que se esteja perante um ato claro.

78. Foi nestas circunstâncias que o Oberster Gerichtshof (Supremo Tribunal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva [1999/44] ser interpretado no sentido de que um veículo a motor abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento [n.º 715/2007] apresenta as qualidades habituais que o consumidor pode razoavelmente esperar em bens do mesmo tipo, quando o veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 3.º, ponto 10, e do artigo 5.º, n.º 2 [deste regulamento], mas o tipo do veículo dispõe de uma homologação CE válida, de modo que pode ser usado no tráfego rodoviário?

2) Deve o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento [n.º 715/2007] ser interpretado no sentido de que um dispositivo manipulador na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento, construído de modo que a recirculação dos gases de escape, fora do funcionamento em ensaios e em condições laboratoriais, só é completamente utilizada em condições normais de funcionamento se as temperaturas exteriores se situarem entre 15 e 33 graus Celsius, pode ser permitido nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento, ou a referida disposição derrogatória não é aplicável à partida porque a eficácia plena da recirculação dos gases de escape só é atingida em condições que, em certas partes da União Europeia, só se verificam eventualmente em metade do ano?

3) Deve o artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva [1999/44] ser interpretado no sentido de que uma falta de conformidade com o contrato que consiste em equipar um veículo a motor com um dispositivo manipulador proibido pelo artigo 3.º, ponto 10, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento [n.º 715/2007], deve ser considerada insignificante na aceção da referida disposição quando o adquirente, tendo conhecimento da sua existência e do seu modo de funcionamento, teria, apesar disso, adquirido o veículo?»

79. DS, a Porsche Inter Auto, o Governo alemão e a Comissão apresentaram observações escritas. Também responderam por escrito às questões colocadas pelo Tribunal de Justiça [15].

IV. Análise

80. As questões colocadas pelos órgãos jurisdicionais de reenvio têm por objeto, por um lado, a interpretação do Regulamento n.º 715/2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões de poluentes [16], e, por outro, a interpretação da Diretiva 1999/44, que visa garantir uma proteção uniforme mínima dos consumidores no âmbito do mercado interno.

A. Quanto à primeira e terceira questões no processo C-128/20, à primeira questão no processo C-134/20 e à primeira parte da segunda questão no processo C-145/20

81. Com a primeira e terceira questões no processo C-128/20, a primeira questão no processo C-134/20 e a primeira parte da segunda questão no processo C-145/20, que importa examinar em conjunto, os órgãos jurisdicionais de reenvio perguntam, no essencial, se o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, em conjugação com o artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo que, em condições reais de condução de um veículo a motor, só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 m, ao passo que, fora dessa janela, num intervalo de 10 graus Celsius, e acima de 1 000 m de altitude, num intervalo de 250 m de altitude, a taxa de recirculação dos gases de escape é reduzida linearmente a 0, com o consequente aumento das emissões de NOx acima dos valores-limite fixados no referido regulamento, constitui um «dispositivo manipulador».

82. A este propósito, importa sublinhar que o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007 define «dispositivo manipulador» como 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.

83. No Acórdão X, o Tribunal de Justiça pronunciou-se pela primeira vez sobre a interpretação desta disposição. O processo que esteve na origem desse acórdão era relativo a veículos a motor dotados de uma válvula EGR e equipados com um programa informático que podia detetar a fase de homologação relativa às emissões de poluentes, no contexto do NEDC e com vista à sua homologação [17]. No referido acórdão, o Tribunal de Justiça considerou que constitui um «elemento», na aceção desta disposição, um programa informático integrado no calculador do controlo motor ou que atue sobre este, desde que atue sobre o funcionamento do sistema de controlo das emissões e reduza a sua eficácia [18]. No mesmo acórdão, o Tribunal de Justiça entendeu que o conceito de «sistema de controlo das emissões», na aceção da mesma disposição, abrange tanto as tecnologias e a estratégia dita «de pós-tratamento dos gases de escape», que

15 Nos três processos em apreço, o Tribunal de Justiça decidiu que não haveria audiência, devido aos riscos sanitários decorrentes da pandemia do coronavírus.

16 Para uma apresentação geral do quadro regulamentar relativo à homologação dos veículos a motor, v. Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo CLCV e o. (Dispositivo manipulador em motores diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323, n.os 45 a 54).

17 V. Acórdão X, n.os 27 e 31.

18 Acórdão X, n.º 68.

reduzem as emissões a jusante, ou seja, depois da sua formação, como as que, à semelhança do sistema EGR, reduzem as emissões a montante, ou seja, durante a sua formação [19]. Resulta do Acórdão X que constitui um «dispositivo manipulador», na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, 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 [20]. O Tribunal de Justiça acrescentou que esse dispositivo não pode ser abrangido pela exceção à proibição de tais dispositivos prevista no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento, relativa à proteção do motor contra danos ou acidentes e ao funcionamento seguro do veículo [21].

84. Os presentes processos estão na continuidade do processo que deu origem ao Acórdão X na medida em que, no quadro da homologação CE, dizem respeito a veículos da geração Euro 5 equipados com uma válvula EGR e dotados do programa informático em causa, que atua sobre o funcionamento do sistema de controlo das emissões e reduz a sua eficácia. Com efeito, esse programa informático instalou a janela térmica, em virtude da qual, segundo os órgãos jurisdicionais de reenvio, a recirculação dos gases de escape só funciona plenamente quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 metros. Fora dessa janela, a taxa de recirculação dos gases de escape é reduzida linearmente a 0, o que, no presente caso, conduz a que sejam ultrapassados os valores-limite de emissões definidos para o NOx no quadro 1 do anexo I do Regulamento n.º 715/2007.

85. A Auto Krainer e a Volkswagen sustentam, respetivamente, nas suas observações escritas nos processos C-128/20 e C-134/20, que, de acordo com o modo de funcionamento do programa informático em causa, está prevista uma redução da taxa de recirculação dos gases de escape quando a temperatura do ar de admissão é inferior a 15 graus Celsius, temperatura esta que é um parâmetro técnico em média superior em 5 graus Celsius à temperatura ambiente. Por conseguinte, todos os gases de escape recirculam quando a temperatura ambiente é superior ou igual a 10 graus Celsius, ou seja, dentro do intervalo da temperatura anual média na Alemanha, ou seja, 10,4 graus Celsius.

86. A este propósito, recordo que, no âmbito do processo previsto no artigo 267.º TFUE, que se baseia numa clara separação de funções entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, o juiz nacional tem competência exclusiva para apurar e apreciar os factos do litígio no processo principal, bem como para interpretar e aplicar o direito nacional [22]. Assim, no presente caso, o Tribunal de Justiça está vinculado pelo apuramento e pela apreciação dos factos realizados pelos órgãos jurisdicionais de reenvio, aliás, de forma concordante, pelo que a Auto Krainer e a Volkswagen não os podem pôr em causa no âmbito dos presentes pedidos de decisão prejudicial. Por conseguinte, referir-me-ei à janela térmica tal como foi definida pelos órgãos jurisdicionais de reenvio [23].

87. Atentas as considerações expostas pelo Tribunal de Justiça no Acórdão X, o programa informático em causa deve ser considerado um «elemento» na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, e a tecnologia utilizada, no presente caso a válvula EGR, enquadra-se

19 Acórdão X, n.º 90.

20 Acórdão X, n.º 102.

21 V. Acórdão X, n.º 115.

22 Acórdão de 29 de abril de 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, n.º 37 e jurisprudência referida).

23 V. n.º 47 das presentes conclusões.

no conceito de «sistema de controlo das emissões» na aceção desta disposição [24]. Por outro lado, esse programa informático deteta a temperatura do atmosférica bem como outro parâmetro, isto é, a altitude de circulação, com o objetivo «ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões» na aceção da referida disposição.

88. Por conseguinte, para se determinar se, à luz da definição constante do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, o programa informático em causa é um «dispositivo manipulador», importa examinar se a diminuição da eficácia do sistema de controlo das emissões de poluentes ocorre «em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo».

89. Nas questões que colocam, os órgãos jurisdicionais de reenvio referem-se não ao artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, mas ao artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento, segundo o qual o fabricante deve equipar os veículos de forma 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 referido regulamento e nas respetivas medidas de execução. A este respeito, parece-me claro que estas duas disposições se completam e exprimem a mesma ideia, a saber, que, para apurar se os requisitos técnicos comuns relativos à homologação dos veículos a motor se encontram satisfeitos, importa tomar por referência o funcionamento do programa informático em causa durante a «utilização normal» dos veículos em questão [25].

90. O Regulamento n.º 715/2007 não define, nas suas disposições, este conceito de «utilização normal». Nessa situação, resulta das exigências tanto da aplicação uniforme do direito da União como do princípio da igualdade que os termos de uma disposição do direito da União, que não comporte uma remissão expressa para o direito dos Estados-Membros para determinar o seu sentido e o seu alcance, devem normalmente ser interpretados de modo autónomo e uniforme em toda a União, tendo em conta não só os seus termos mas também o contexto da disposição e o objetivo prosseguido pela regulamentação em causa [26].

91. A este respeito, nas observações escritas que apresentaram nos processos C-128/20 e C-134/20, a Auto Krainer e a Volkswagen alegam, respetivamente, que o respeito dos valores-limite no que toca aos poluentes deve ser determinado apenas no âmbito do NEDC [27], em vigor à data dos factos no processo principal [28].

[24] V. n.º 83 das presentes conclusões.

[25] Do mesmo modo, o artigo 4.º, n.º 2, segundo parágrafo, do Regulamento n.º 715/2007 enuncia que as «medidas técnicas adotadas pelos fabricantes deverão ser adequadas para garantir que as emissões do tubo de escape e resultantes da evaporação sejam eficazmente limitadas, nos termos do presente regulamento, *ao longo da vida normal dos veículos e em condições de uso normais*» (O sublinhado é meu).

[26] V. Acórdão de 29 de abril de 2021, X (Mandado de detenção europeu — *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, n.º 69 e jurisprudência referida).

[27] O NEDC é efetuado em laboratório e consiste na repetição de quatro ciclos urbanos, seguidos de um ciclo extra-urbano. Sublinho que, nos termos do ponto 6.1.1 do anexo 4, sob a epígrafe «Ensaio de tipo I», do Regulamento n.º 83 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UN/ECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita à emissão de poluentes em conformidade com as exigências do motor em matéria de combustível (JO 2006, L 375, p. 242), «[d]urante o ensaio, a temperatura da câmara de ensaio deve estar compreendida entre […] (20 e 30 [graus Celsius])».

[28] Conforme indicado nos considerandos 1 a 3 do Regulamento 2017/1151, o NEDC foi substituído pelo ciclo de ensaio WLTP (procedimento de ensaio de veículos ligeiros harmonizados a nível mundial).

92. Não compartilho deste entendimento. Em minha opinião, resulta claramente dos termos do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, do seu contexto e dos objetivos prosseguidos por esse regulamento que a «utilização normal» remete não para as exigências do NEDC, mas para as condições de condução reais [29].

93. Com efeito, em primeiro lugar, o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, lido em conjugação com o artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento, não se refere apenas às emissões de poluentes medidas durante o procedimento de homologação. No mesmo sentido, o Acórdão X assinala que as «condições normais de utilização dos veículos pod[em] excecionalmente […] corresponder às condições de condução aplicadas durante os procedimentos de homologação» e que «em condições normais de utilização dos veículos, o objetivo de redução das emissões de NOx não é habitualmente alcançado» [30]. Por conseguinte, esse acórdão distingue explicitamente entre as condições aplicadas durante os procedimentos de homologação e as «condições de utilização normais», e tomou estas como referência para avaliar as emissões de poluentes.

94. Em segundo lugar, efetivamente, nos termos do considerando 17 do Regulamento n.º 715/2007, «[p]ara garantir que não surjam entraves técnicos ao comércio entre Estados-Membros, é necessário um método normalizado de medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono dos veículos». Contudo, as condições aplicadas quando dos procedimentos de homologação não podem, no que respeita ao NEDC, ser o equivalente das condições de condução reais [31]. Nesse sentido, o considerando 2 do Regulamento 2016/427 enuncia que «as emissões geradas em condições reais de condução em estrada por veículos Euro 5/6 excedem substancialmente as emissões medidas no âmbito do [NEDC] regulamentar, em especial no que diz respeito às emissões de NOx dos veículos a gasóleo.» Esta situação conduziu a que se alterasse o Regulamento n.º 692/2008, através do Regulamento 2016/427, para aditar o conceito de «emissões em condições reais de condução (RDE)» [32], definidas como «as emissões de um veículo em condições normais de utilização» [33].

95. Em terceiro lugar, a interpretação segundo a qual há que ter por referência as condições de condução reais e não as previstas no NEDC é corroborada pelo objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 715/2007, que consiste em assegurar um nível elevado de proteção do ambiente [34]. Importa, portanto, assegurar uma limitação efetiva das emissões de NOx.

96. No presente caso, como referido no n.º 84 das presentes conclusões, o programa informático em causa está concebido de forma que a recirculação dos gases de escape só funcione plenamente se a temperatura exterior se situar entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação for inferior a 1 000 metros. Uma vez que as emissões de NOx devem ser medidas em condições de condução reais, poder-se-á considerar que essa janela térmica é representativa dessas condições de condução na Europa?

[29] Neste sentido, o Governo alemão, nas suas observações escritas, sublinha que, no entendimento ora unânime das autoridades encarregadas da homologação na Europa, por «condições normais de funcionamento e de utilização» deve-se entender as condições reais habitualmente existentes na Europa.

[30] V. Acórdão X, n.º 101.

[31] Quanto às diferenças entre as emissões de NOx medidas no quadro do processo de homologação e as registadas em estrada, v. documento informativo do Tribunal de Contas Europeu, intitulado «Reação da UE ao escândalo do "dieselgate"», de fevereiro de 2019, p. 15.

[32] V. considerando 4 do Regulamento 2016/427. O procedimento de ensaio RDE foi objeto dos processos apensos Alemanha e Hungria/Comissão e Comissão/Ville de Paris e o. (C-177/19 P a C-179/19 P). O advogado-geral M. Bobek apresentou as suas Conclusões nesse processo em 10 de junho de 2021 (EU:C:2021:476).

[33] V. artigo 1.º, ponto 1, do Regulamento 2016/427.

[34] V. Acórdão X, n.º 86.

97. Penso que não. É verdade que existem grandes diferenças climáticas entre o norte e o sul da Europa. Porém, uma temperatura mínima de 15 graus Celsius não corresponde às condições climáticas médias existentes na Europa. Do mesmo modo, o relevo da União está longe de ser uniforme.

98. Neste sentido, o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-128/20 sublinha que, na Áustria e na Alemanha (que são Estados-Membros geograficamente situados no coração da União), a temperatura ambiente é, na maioria das vezes, inferior a 15 graus Celsius ao longo do ano e que, atento o relevo desses Estados, os veículos a motor circulam muitas vezes acima dos 1 000 metros [35]. Esse órgão jurisdicional infere daqui, na sua terceira questão, que o tratamento dos gazes de escape que resulta da janela térmica não está apto a funcionar plenamente na Europa, especialmente na Áustria, durante a maior parte do ano. O órgão jurisdicional de reenvio no processo C-134/20 chegou à mesma conclusão.

99. Quanto ao órgão jurisdicional de reenvio no processo C-145/20, sublinha que, em Viena (Áustria), no ano de 2018, a temperatura média foi inferior a 15 graus Celsius durante seis meses em doze. Por outro lado, as estatísticas oficiais da cidade de Viena, a que esse órgão jurisdicional se refere, indicam que a temperatura média nessa cidade foi de 11,6 graus Celsius em 2017 e de 12,4 graus Celsius em 2018-2019 [36].

100. Observo igualmente que, segundo os dados oficiais, a temperatura média anual na Alemanha foi de 9,6 graus Celsius em 2017, de 10,4 graus Celsius em 2018 e de 10,2 graus Celsius em 2019 [37]. No que toca a outros Estados situados na parte central da União, a temperatura média anual em França foi de 13,4 graus Celsius em 2017, de 13,9 graus Celsius em 2018 e de 13,7 graus Celsius em 2019 [38]. Quanto à temperatura anual média na Polónia, foi de 9 graus Celsius em 2017, de 9,8 graus Celsius em 2018 e de 10,2 graus Celsius em 2019 [39]. Estas diferentes temperaturas são claramente inferiores aos 15 graus Celsius definidos como valor mais baixo na janela térmica.

101. Cabe acrescentar que o Regulamento 2017/1151, que define regras de aplicação do Regulamento n.º 715/2007, enunciou, no ponto 4.1 do seu anexo III-A, sob a epígrafe «Verificação das emissões em condições reais de condução», que o «desempenho RDE deve ser demonstrado através da realização de ensaios dos veículos em estrada que obedeçam aos padrões de condução, às condições e com as cargas úteis normais» e que o «ensaio RDE deve ser representativo dos veículos em funcionamento nas respetivas rotas reais de condução e com a sua carga normal». O ponto 5.2 desse anexo define as condições ambientes para a verificação das emissões em condições reais de condução no âmbito desse ensaio.

35 A este propósito, sublinho que a altitude média da Áustria é de cerca de 900 metros.

36 https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html

37 O Deutscher Wetterdienst é o serviço meteorológico da Alemanha. V., respetivamente, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

38 Météo-France é o serviço oficial de meteorologia e climatologia em França. V., respetivamente, http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019.

39 O IMGW é o instituto meteorológico e de gestão da água na Polónia. V. https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf (p. 12).

102. Embora o Regulamento 2017/1151 seja posterior e não seja aplicável *ratione temporis* aos litígios nos processos principais, constitui uma referência para os presentes processos na medida em que pretende avaliar, de forma mais realista, as condições reais de condução. Ora, o intervalo das temperaturas tomadas como referência revela-se mais amplo do que o definido na janela térmica. Nomeadamente, a temperatura mínima tomada em consideração para as «[c]ondições de temperatura moderadas», no ponto 5.2.4 do anexo III-A deste regulamento, é de 0 graus Celsius, muito longe dos 15 graus Celsius da janela térmica. Por outro lado, as «[c]ondições de altitude alargadas», mencionadas no ponto 5.2.3 deste anexo, correspondem a uma altitude superior a 700 metros acima do nível do mar e inferior ou igual a 1 300 metros acima do nível do mar [40].

103. Atento o que precede, sou de opinião que os valores de temperatura e de altitude definidos no contexto da janela térmica não representam uma «utilização normal» na aceção do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 715/2007, para os veículos a motor na União. Dito de outro modo, o programa informático em causa reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em «circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo», com a consequência de ser um «dispositivo manipulador» na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento [41].

104. Nestas condições, proponho que se responda à primeira terceira questões no processo C-128/20, à primeira questão no processo C-134/20 e à primeira parte da segunda questão no processo C-145/20 que o artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.º 1, deste regulamento, deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo que, em condições reais de condução de um veículo a motor, só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 metros, ao passo que, fora dessa janela, num intervalo de 10 graus Celsius, e acima de 1 000 m de altitude, num intervalo de 250 m, a taxa de recirculação dos gases de escape é reduzida linearmente a 0, com o consequente aumento das emissões de NOx acima dos valores-limite fixados no referido regulamento, constitui um «dispositivo manipulador».

B. Quanto à segunda questão no processo C-128/20, à segunda e à terceira questões no processo C-134/20 e à segunda parte da segunda questão no processo C-145/20

105. Com a segunda questão no processo C-128/20, a segunda e a terceira questões no processo C-134/20 e a segunda parte da segunda questão no processo C-145/20, que importa examinar em conjunto, os órgãos jurisdicionais de reenvio perguntam, no essencial, se o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo manipulador que só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior

[40] Nos termos do ponto 9.5 do anexo III-A do Regulamento 2017/1151, «[s]e, durante um determinado intervalo de tempo, as condições ambientes forem alargadas em conformidade com o ponto 5.2, as emissões poluentes durante esse intervalo de tempo, calculadas em conformidade com o apêndice 4, devem ser divididas por um valor de 1,6 antes de serem avaliadas para efeitos de conformidade com os requisitos do presente anexo».

[41] Nas observações escritas que apresentou, o Governo alemão sublinha que um dispositivo manipulador concebido de forma que a taxa de reciclagem dos gases de escape só funciona a 100 % numa janela de temperaturas situadas entre os 15 e os 33 graus Celsius é, na fase atual de desenvolvimento técnico, ilícito, dado que essa janela se situa claramente acima da temperatura média anual na Alemanha e que uma modificação da referida janela que permitisse cobrir um maior espetro de temperaturas, designadamente mais baixas, é tecnicamente possível. Esse governo acrescenta que, relativamente aos anos anteriores, é necessária uma decisão da autoridade responsável pela homologação, caso a caso, para cada tipo determinado de veículo e em que as especificidades da motorização em causa devem ser tidas em consideração.

a 1 000 metros está abrangido pela exceção à proibição da utilização desses dispositivos prevista nesta disposição, relativa à proteção do motor contra danos ou acidentes e ao funcionamento seguro do veículo, se esse dispositivo servir principalmente para proteger peças como a válvula EGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas diesel.

106. Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, a utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida. Todavia, existem três exceções a essa proibição [42], entre as quais a constante da alínea a) desta disposição, ou seja, quando «se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo» [43].

107. Tendo em atenção este teor, e em resposta à segunda questão colocada pelo órgão jurisdicional de reenvio no processo C-134/20, considero que a questão de saber se o dispositivo manipulador em causa nos processos principais é necessário para proteger o motor de danos e para garantir um funcionamento seguro do veículo é relevante para efeitos da apreciação da legalidade desse dispositivo. Com efeito, em meu entender, mesmo um dispositivo que reduza a eficácia dos sistemas de controlo das emissões de poluentes pode ser autorizado com base no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 se estiverem reunidas as condições previstas nessa disposição.

108. No Acórdão X, o Tribunal de Justiça procedeu, também pela primeira vez, à interpretação da referida disposição. A este propósito, referiu que os conceitos de «dano» e de «acidente» não são definidos no artigo 5.º do Regulamento n.º 715/2007 nem nos outros artigos deste regulamento e que, na falta de qualquer definição, a determinação do significado e do alcance destes termos deve fazer-se, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, de acordo com o seu sentido habitual na linguagem comum, tendo em conta o contexto em que são utilizados e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que fazem parte [44]. O Tribunal de Justiça considerou que, no seu sentido habitual na linguagem comum, o termo «acidente» se refere a um acontecimento imprevisto e súbito que causa danos ou perigos, como ferimentos ou a morte [45] e que o termo «dano» se refere, por sua vez, a um prejuízo que resulta geralmente de uma causa violenta ou súbita [46]. Por conseguinte, um dispositivo manipulador que reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões é justificado quando, segundo o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007, permita proteger o motor de danos súbitos e excecionais [47]. Ora, a acumulação de sujidade e o envelhecimento do motor não podem ser considerados um «acidente» ou um «dano» na aceção desta disposição, uma vez que esses acontecimentos são, em princípio, previsíveis e inerentes ao funcionamento normal do veículo [48]. Só os riscos imediatos de danos que criem um perigo concreto durante a condução do veículo são suscetíveis de justificar a existência de um dispositivo manipulador [49]. O Tribunal de Justiça concluiu daqui que o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que um

[42] As duas outras exceções previstas, respetivamente, no artigo 5.º, n.º 2, alíneas b) e c), do Regulamento n.º 715/2007 não são aplicáveis nos processos principais.

[43] Com a utilização da conjunção «e», entendo esta disposição no sentido de as condições previstas serem cumulativas. Assim, o critério do «funcionamento seguro do veículo» não é independente da existência de «danos» ou de «acidentes», devendo sempre ocorrer um destes.

[44] Acórdão X, n.ºs 106 e 107.

[45] Acórdão X, n.º 108. No Acórdão de 19 de dezembro de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 35), o Tribunal de Justiça considerou, no mesmo sentido, que a aceção corrente do conceito de «acidente» é o de um «acontecimento danoso involuntário e imprevisto». V., igualmente, Acórdão de 12 de maio de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, n.º 33).

[46] Acórdão X, n.º 108.

[47] Acórdão X, n.º 109.

[48] Acórdão X, n.º 110.

[49] Acórdão X, n.º 114.

dispositivo manipulador que melhora sistematicamente, durante os procedimentos de homologação, o desempenho do sistema de controlo das emissões dos veículos a fim de respeitar os limites de emissões fixados por esse regulamento e obter, assim, a homologação desses veículos, não pode ser abrangido pela exceção à proibição de tais dispositivos prevista nesta disposição, ainda que esse dispositivo contribua para prevenir o envelhecimento do motor ou a acumulação de sujidade no mesmo [50].

109. Nas suas observações escritas, a Auto Krainer, a Volkswagen, a Porsche Inter Auto e o Governo alemão alegam não compartilhar desta interpretação do Tribunal de Justiça, aduzindo dois tipos de argumentos [51].

110. Por um lado, no plano jurídico, sustentam, no essencial, que importa distinguir mais claramente os conceitos de «acidente» e de «dano» na aceção do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007. Embora o termo «acidente» deva efetivamente ser entendido como um «acontecimento imprevisto e súbito», em contrapartida um «dano» não é algo que ocorra necessariamente de forma imprevista e súbita, porquanto pode ocorrer na sequência de efeitos acumulados que, a termo, no decurso da vida normal do veículo e em condições normais de utilização, podem danificar o motor, sem poder ser eliminados nas manutenções periódicas efetuadas dentro das regras da arte.

111. Por outro lado, de um ponto de vista técnico, a válvula EGR, que se destina a controlar e reduzir as emissões de NOx geradas pela combustão incompleta do combustível [52], pode desencadear uma falha de segurança. Em caso de temperaturas exteriores demasiado elevadas ou demasiado baixas, ou seja, quando os componentes têm de atuar fora do quadro das suas condições de funcionamento, pode ocorrer a formação de depósitos excessivos ou de condensação, qualificados de «vitrificação» e «acumulação de sujidade», durante a recirculação dos gases de escape, o que poderia causar defeitos de posicionamento da válvula EGR, como fechar-se ou permanecer muito tempo numa determinada posição de abertura [53]. Esta situação poderia danificar o motor ou alguns dos seus componentes, sem que fosse possível prever quando e de que forma ocorrerá o problema na válvula EGR, nem qual a sua dimensão, pois isso dependerá do modo de conduzir, das condições ambientais e sem que as manutenções regulares e adequadas possam sempre impedir os danos progressivos. Daqui resulta que o funcionamento seguro do veículo em causa seria afetado de forma grave e importante, por exemplo em caso de perda de potência súbita e abrupta por ocasião da ultrapassagem de outro veículo. Também poderia ocorrer uma combustão do filtro de partículas devido a uma quantidade excessiva de gazes de escape enviada para a câmara de combustão, suscetível de incendiar o motor, ou mesmo o veículo.

50 Acórdão X, n.º 115.

51 O Acórdão X foi proferido após o termo da fase escrita dos presentes processos. Contudo, as Conclusões que a advogada-geral E. Sharpston apresentou no processo X, puderam ser comentadas pelos intervenientes. Estes foram nomeadamente interrogados, no contexto das questões que lhes foram colocadas pelo Tribunal de Justiça e a que deviam responder por escrito, sobre as consequências a retirar do Acórdão X para efeitos dos presentes processos.

52 Como refere o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-134/20, a válvula EGR reconduz os gases de escape da saída do motor para o coletor de admissão, para aí substituir uma parte do ar limpo, o que reduz a temperatura e desacelera o processo de combustão, o que implica uma redução das emissões de NOx. Além disso, o refrigerador AGR tem por função arrefecer os gases queimados (v. igualmente, sobre o funcionamento da válvula EGR, n.º 33 do Acórdão X).

53 O Governo alemão refere que, no que toca aos motores a gasóleo mais modernos da geração Euro 6, as janelas de temperaturas desempenham um papel menor devido à utilização de radiadores de ar de admissão, continuando no entanto o sistema RGE a ser necessário em temperaturas exteriores extremas, por exemplo, quando estão -10 graus Celsius.

112. Dado que estes argumentos são relativos à segurança dos veículos a motor, parece-me importante examiná-los com atenção e verificar em que medida podem justificar um dispositivo manipulador que assuma a forma do programa informático em causa.

113. A este propósito, refiro, em primeiro lugar, que, para definir o conceito de «dano» na aceção do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007, o Tribunal de Justiça evocou as Conclusões que a advogada-geral E. Sharpston apresentou no processo que esteve na origem do Acórdão X [54]. Segundo a advogada-geral, esse termo designa um prejuízo que resulta geralmente de uma causa violenta ou súbita, de acordo com a definição constante do dicionário *Le Petit Robert* e o termo «*damage*» utilizado na versão inglesa deste regulamento não contradiz essa aceção [55].

114. Pela minha parte, acrescento que o dicionário da Academia Francesa define «dano» do seguinte modo: «Prejuízo, deterioração, destruição, que resulte de um acidente ou da vontade de destruição» [56]. Por conseguinte, esta definição estabelece um nexo entre «dano» e «acidente», sendo no entanto certo que a vontade de destruição não está presente nos processos principais. Por seu lado, o *Collins English Dictionary* oferece a seguinte definição: «Damage is physical harm that is caused to an object» [57]. Quanto à definição de «dano» em língua alemã (Beschädigung), pode ser entendido como qualquer impacto sobre um objeto que modifica a sua composição material ou altera, ainda que ligeiramente, a utilização a que se destina, não sendo necessário que a sua substância seja danificada [58].

115. Na realidade nenhuma destas definições do termo «dano» faz referência a um acontecimento súbito. Todavia, uma vez que não contrariam a interpretação dada a esse termo pelo Tribunal de Justiça no Acórdão X, não vejo razão para rever essa interpretação, efetuada recentemente. Por conseguinte, qualificarei como «dano», na aceção do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento nº 715/2007, os prejuízos geralmente resultantes de uma causa violenta ou súbita. À luz desta qualificação, importa verificar se a necessidade do dispositivo manipulador em causa nos processos principais se justifica para *proteger o motor* de danos.

116. O órgão jurisdicional de reenvio no processo C-134/20 sustenta que a válvula EGR faz parte integrante do motor. Porém, segundo a Comissão, o motor e o «sistema de pós-tratamento de gases de escape» são partes distintas de um veículo. Por conseguinte, o funcionamento defeituoso da válvula EGR não afeta a proteção do motor.

117. A este respeito, sublinho que o Tribunal de Justiça deve interpretar as disposições do direito da União conforme se aplicam nos processos principais. Ora, embora esta conclusão seja contestada pela Auto Krainer, pela Volkswagen e pela Porsche Inter Auto nas respostas às questões que o Tribunal de Justiça lhes colocou por escrito, resulta da regulamentação da União pertinente, conforme se encontra redigida, que o sistema EGR não faz parte do motor. Assim, o artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento n.º 692/2008 enuncia que por «sistema de controlo das emissões» se entende, «no contexto do sistema OBD [sistema de diagnóstico a bordo], o sistema

[54] Conclusões no processo CLCV e o. (Dispositivo manipulador num motor diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323).

[55] N.º 135 dessas conclusões.

[56] https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864.

[57] «Um dano é um prejuízo físico causado a um objeto» (tradução livre). V. https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage.

[58] «Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich» (tradução livre). V. https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/.

eletrónico de controlo *responsável pela gestão do motor e qualquer componente do sistema de escape* ou do sistema de evaporação relacionado com as emissões que envie ou receba sinais a esse/ou desse sistema de controlo» [59].

118. Do mesmo modo, o anexo I do Regulamento n.º 692/2008, intitulado «Disposições administrativas relativas à homologação CE», inclui um ponto 3.3.1 que enuncia que a «homologação deve ser objeto de extensão a diferentes modelos de veículos, desde que os parâmetros […] relativos ao veículo, *ao motor ou ao sistema de controlo da poluição* sejam idênticos ou respeitem as tolerâncias previstas» [60]. Este anexo estabelece uma diferença explicita entre o «*Motor*» (ponto 3.3.1.2) e os «*Parâmetros relativos ao sistema de controlo da poluição*» (ponto 3.3.1.3). Este último ponto inclui uma alínea c), que menciona «*Recirculação dos gases de escape (EGR)*» [61].

119. Decorre dessas disposições que, de acordo com a regulamentação pertinente, o legislador da União estabeleceu uma distinção clara entre, por um lado, o motor e, por outro, o sistema de controlo da poluição, que inclui o sistema EGR. Além disso, nos termos do artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008, para efeitos deste regulamento, os filtros de partículas são considerados dispositivos de controlo da poluição.

120. Acresce que, conforme recordado pelo Tribunal de Justiça no Acórdão X, o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007, na medida em que constitui uma exceção à proibição da utilização de dispositivos manipuladores que reduzem a eficácia dos sistemas de controlo das emissões, deve ser objeto de interpretação estrita [62].

121. Nesta condições, atentas as disposições do direito da União aplicáveis, sou de opinião que 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 desses dispositivos prevista no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007.

122. Daqui infiro que, em resposta à terceira questão colocada pelo órgão jurisdicional de reenvio no processo C-134/20, a questão de saber se a peça a proteger contra danos é a válvula EGR é irrelevante para efeitos da legalidade do dispositivo manipulador em causa à luz do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007.

123. Porém, conforme se indicou no n.º 111 das presentes conclusões, diversos intervenientes alegaram que o mau funcionamento da válvula EGR pode danificar o motor ou alguns dos seus componentes.

124. No que respeita à situação em que o motor do veículo em causa acumulou sujidade devido ao mau funcionamento da válvula EGR, conforme já se referiu, resulta do Acórdão X que a acumulação de sujidade e o envelhecimento do motor não podem ser considerados um «acidente» ou um «dano» na aceção do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007, uma vez que esses acontecimentos são, em princípio, previsíveis e inerentes ao funcionamento

[59] O sublinhado é meu. A mesma definição encontra-se reproduzida no artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento 2017/1151.

[60] O sublinhado é meu.

[61] Os mesmos elementos são referidos no ponto 3.3 do anexo I do Regulamento 2017/1151. Além disso, o anexo XI do Regulamento n.º 692/2008, intitulado «sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) de veículos a motor», retoma, no apêndice 2, a separação entre o motor e o sistema de controlo das emissões. Esta distinção também figura no anexo XI, apêndice 2, do Regulamento 2017/1151.

[62] Acórdão X, n.º 112.

normal do veículo [63]. Por outras palavras, trata-se de uma deterioração pelo uso habitual desse veículo. Por conseguinte, essas ocorrências não podem ser abrangidas pela exceção definida nessa disposição.

125. Ainda de acordo com o Acórdão X, só os riscos imediatos de danos que criem um perigo concreto durante a condução do veículo são suscetíveis de justificar a existência de um dispositivo manipulador como uma janela de temperatura [64]. Em meu entender, essa situação pode ocorrer quando o mau funcionamento da válvula EGR afeta subitamente o funcionamento do próprio motor, sem que a manutenção regular e adequada do veículo possa prevenir essas consequências [65].

126. É apenas nessa hipótese que o dispositivo manipulador em causa pode ser autorizado com base no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007. Na medida em que se trata de uma apreciação de caráter factual, cabe aos órgãos jurisdicionais de reenvio, os únicos que têm competência para apurar e apreciar os factos dos litígios nos processos principais [66], verificar se o mau funcionamento da válvula EGR que pode ocorrer é suscetível de criar riscos súbitos e imediatos de danos no próprio motor [67], criando um perigo concreto durante a condução do veículo, mesmo quando esse veículo tenha sido objeto de uma manutenção regular e adequada [68].

127. A este propósito, sublinho que, no processo C-134/20, o órgão jurisdicional de reenvio sustenta que não é possível determinar se o dispositivo manipulador é necessário para proteger o veículo contra danos. No caso de essa determinação ser efetivamente impossível, importa recordar que o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 deve ser objeto de uma interpretação estrita.

128. Acrescento que, nas suas observações escritas, a Auto Krainer, a Volkswagen, a Porsche Inter Auto e o Governo alemão alegam que o Regulamento n.º 715/2007 é neutro do ponto de vista tecnológico e não exige que se utilize a melhor tecnologia possível. A este respeito, não se contesta que a utilização de um sistema EGR que funciona de acordo com uma janela térmica, de forma diferente consoante a data de homologação, corresponde ao estado da arte.

129. Essas afirmações não são, em meu entender, de natureza a autorizar um dispositivo manipulador com base no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007. Com efeito, por um lado, este regulamento não faz qualquer referência a uma tecnologia específica que deva ser utilizada para efeitos da homologação CE. Apenas define um objetivo em termos de emissão de poluentes. Por outro lado, como enunciado no considerando 7 do referido regulamento, «[a]o estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões nos mercados e na competitividade dos fabricantes, os custos diretos e indiretos impostos às empresas e os benefícios que se obtêm em termos de incentivo à inovação, melhoria da qualidade do ar,

63 Acórdão X, n.º 110.

64 Acórdão X, n.º 114.

65 Caso uma manutenção regular e adequada do veículo permita evitar o mau funcionamento da válvula EGR, os riscos imediatos de danos geradores de um perigo concreto quando da condução do veículo *são perfeitamente evitáveis*. Não existe então, em minha opinião, um problema de funcionamento do motor e de segurança do veículo.

66 V. jurisprudência referida no n.º 86 das presentes conclusões.

67 A Comissão sustenta que, quando é invocado para justificar uma estratégia auxiliar em matéria de emissões, o risco de *súbita ocorrência de danos irreparáveis do motor* deve ser devidamente demonstrado e bem documentado [v. Comunicação da Comissão de 26 de janeiro de 2017 intitulada «Orientações para a avaliação de estratégias auxiliares em matéria de emissões e a presença de dispositivos manipuladores no que diz respeito à aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6)», C(2017) 352 final, ponto 2.2, p. 8].

68 Na afirmativa, entendo que a condição segundo a qual a necessidade do dispositivo deve encontrar justificação no funcionamento seguro do veículo, prevista no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento nº 715/2007, também se encontra satisfeita.

redução das despesas com a saúde e aumento da esperança de vida, bem como as implicações para o balanço total das emissões de dióxido de carbono». Por conseguinte, quando o legislador da União determinou os valores limite da emissão de poluentes, já tinha considerado os interesses dos construtores automóveis. São estes, portanto, que têm de se adaptar e instalar dispositivos técnicos adequados a respeitar esses valores limite [69], sem que a técnica utilizada deva ser necessariamente a melhor possível ou imposta.

130. Além disso, conforme referido pelo Tribunal de Justiça no Acórdão X, o objetivo visado pelo Regulamento n.º 715/2007, que consiste em assegurar um nível elevado de proteção do ambiente e melhorar a qualidade do ar na União, implica uma redução efetiva das emissões de NOx ao longo da vida normal dos veículos [70]. Ora, autorizar um dispositivo manipulador ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), deste regulamento apenas porque, por exemplo, as despesas de investigação são elevadas, o dispositivo técnico é caro ou as operações de manutenção do veículo são mais frequentes e mais dispendiosas para o utilizador, equivaleria a esvaziar da sua substância o referido regulamento [71].

131. Atenta a exposição que precede, sugiro ao Tribunal de Justiça que responda à segunda questão no processo C-128/20, à segunda e à terceira questões no processo C-134/20 e à segunda parte da segunda questão no processo C-145/20 que o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo manipulador que só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 metros não está abrangido pela exceção à proibição desses dispositivos prevista nesta disposição, relativa à proteção do motor contra danos ou acidentes e ao funcionamento seguro do veículo, se esse dispositivo servir principalmente para proteger peças como a válvula EGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas diesel.

C. Quanto à quarta questão no processo C-134/20

132. Com a quarta questão no processo C-134/20, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que a licitude de um dispositivo manipulador depende da questão de saber se esse dispositivo equipava o veículo desde o seu fabrico ou se só foi instalado posteriormente no âmbito de uma reparação, na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44.

133. Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44, em caso de falta de conformidade do bem no momento da sua entrega, o consumidor tem direito a que a conformidade do bem seja reposta sem encargos, por meio de reparação ou de substituição, nos termos do n.º 3 desta disposição, a uma redução adequada do preço, ou à rescisão do contrato no que respeita a esse bem, nos termos dos n.ºs 5 e 6 desse mesmo artigo.

[69] No seu relatório sobre o inquérito à medição das emissões no setor automóvel, de 2 de março de 2017, p. 44, o Parlamento Europeu sublinhou que a «condução a temperaturas ambiente muito baixas (ou a altitudes muito elevadas onde a pressão atmosférica é reduzida) pode representar um desafio para os sistemas [EGR], devido à possível criação de fuligem, hidrocarbonetos e condensados que podem obstruir o radiador ou a válvula [EGR] e causar, por exemplo, o aumento das emissões de partículas ou de poluentes de hidrocarbonetos […]. No entanto, parece que os fabricantes desligam os sistemas [EGR] de forma injustificadamente rápida e injustificadamente próxima da amplitude térmica utilizada no ciclo de ensaio».

[70] Acórdão X, n.º 113.

[71] Neste sentido, o Tribunal de Justiça faz referência, na sua jurisprudência, ao princípio geral segundo o qual deve incontestavelmente ser reconhecida à proteção da saúde pública uma importância preponderante em relação às condições económicas (Acórdão de 19 de abril de 2012, Artegodan/Comissão, C-221/10 P, EU:C:2012:216, n.º 99 e jurisprudência referida).

134. No presente caso, resulta da decisão de reenvio no processo C-134/20 que a instalação do dispositivo manipulador, sob a forma do programa informático em causa, tinha por objetivo pôr termo à ilicitude do sistema de comutação e dar cumprimento às disposições do Regulamento n.º 715/2007 por meio de uma reparação. A presente questão assenta na premissa de que esse programa informático permitiu ao construtor automóvel em causa atingir esse objetivo. Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, tendo em atenção as respostas dadas às questões já examinadas, se é esse o caso [72]. Na hipótese de resposta negativa, o dispositivo manipulador seria, em todo o caso, ilícito com base no artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento.

135. Admitindo que o órgão jurisdicional de reenvio considera que o dispositivo manipulador em causa respeita as disposições do Regulamento n.º 715/2007, sou de opinião que a licitude desse dispositivo não depende da questão de saber se equipava o veículo em causa desde o seu fabrico.

136. Com efeito, antes de mais, o teor do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento, não distingue consoante o dispositivo manipulador equipa o veículo desde a origem ou se foi instalado posteriormente, não sendo o momento da instalação desse dispositivo mencionado nestas disposições.

137. Em seguida, no contexto do Regulamento n.º 715/2007, o seu artigo 4.º, n.º 1, enuncia que os fabricantes devem demonstrar que *todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição* sujeitos a homologação e que sejam vendidos ou entrem em circulação na União estão homologados em conformidade com o disposto neste regulamento e respetivas medidas de execução e que essas obrigações abrangem a observância dos limites de emissão definidos no anexo I e das medidas de execução referidas no artigo 5.º do referido regulamento. Além disso, nos termos do artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008, «[o] fabricante deve garantir que os dispositivos de substituição para controlo da poluição destinados a equiparem veículos com homologação CE abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento [n.º 715/2007] também recebam a homologação CE, enquanto unidades técnicas na aceção do n.º 2 do artigo 10.º da Diretiva [2007/46], nos termos dos artigos 12.º e 13.º e do anexo XIII do presente regulamento». Assim, resulta destas disposições que qualquer dispositivo de controlo da poluição, quer esteja instalado desde a origem quer seja instalado ulteriormente, devem respeitar as obrigações definidas no Regulamento n.º 715/2007.

138. Por último, como referido, o Regulamento n.º 715/2007 tem por objetivo garantir um nível elevado de proteção do ambiente. Ora, a hipótese segundo a qual se deveria considerar apenas a data de fabrico do veículo significaria que os construtores automóveis não seriam obrigados, após a entrada em circulação de um veículo, a instalar um dispositivo manipulador que respeitasse as disposições deste regulamento. Essa hipótese é contrária ao objetivo do referido regulamento. Com efeito, para contornar as obrigações enunciadas no mesmo regulamento, bastaria aos construtores substituírem o dispositivo de controlo da poluição de origem, conforme ao Regulamento n.º 715/2007, por um dispositivo manipulador menos eficaz e que não assegurasse o respeito dos valores limite previstos para o NOx.

139. Por conseguinte, entendo que se deve responder à quarta questão no processo C-134/20 que o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 715/2007 deve ser interpretado no sentido de que a licitude de um dispositivo manipulador não depende da questão de saber se esse dispositivo equipava o veículo desde o seu fabrico ou se só foi instalado posteriormente no âmbito de uma reparação, na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44.

[72] V., designadamente, n.º 126 das presentes conclusões.

D. Quanto à primeira questão no processo C-145/20

140. Com a primeira questão no processo C-145/20, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que um veículo a motor abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 715/2007 apresenta a qualidade habitual de um bem do mesmo tipo que o consumidor pode razoavelmente esperar numa situação em que esse veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do referido regulamento, mas dispõe de uma homologação CE válida.

141. A título preliminar, sublinho que esta questão assenta na premissa de que o veículo em causa está dotado de um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento. Como já referi [73], cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se é esse o caso.

142. Na hipótese de resposta afirmativa, importa recordar que a finalidade da Diretiva 1999/44 consiste, como indicado no seu considerando 1, em garantir um nível elevado de defesa dos consumidores. Em especial, o artigo 2.º, n.º 1, desta diretiva impõe ao vendedor a obrigação de entregar ao consumidor um bem que seja conforme com o contrato de compra e venda [74]. O considerando 8 da referida diretiva esclarece que, para facilitar a aplicação do princípio de conformidade com o contrato, é útil introduzir uma presunção ilidível de conformidade com este, que abranja as situações mais correntes e que, na inexistência de cláusulas contratuais específicas, bem como no caso de aplicação da cláusula da proteção mínima, os elementos que constituem essa presunção podem servir para determinar a não conformidade dos bens com o contrato.

143. No que se refere especificamente aos veículos a motor, sublinho que, nos termos do considerando 3 da Diretiva 2007/46, os atos regulamentares que definem os requisitos técnicos «deverão ter como principal objetivo assegurar um elevado nível de segurança rodoviária, de proteção da saúde e do ambiente, de eficiência energética e de proteção contra a utilização não autorizada» [75]. Neste sentido, o artigo 3.º, ponto 5, desta diretiva define «homologação CE» como o «procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo ou tipo de sistema, de componente ou de unidade técnica cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos aplicáveis constantes da presente diretiva e dos atos regulamentares enumerados nos anexos IV ou XI». O referido anexo IV, intitulado «Requisitos para efeitos de homologação CE de veículos», refere-se, na sua parte I, sob a epígrafe «Lista de atos regulamentares para efeitos de homologação CE de veículos produzidos em séries não-limitadas», ao Regulamento n.º 715/2007 no que respeita às «[e]missões (Euro 5 e 6) de veículos ligeiros/acesso à informação». Além disso, o artigo 4.º, n.º 3, primeiro parágrafo, da referida diretiva enuncia que os Estados-Membros só devem matricular e autorizar a venda ou entrada em circulação dos veículos, componentes e unidades técnicas que cumpram os requisitos da mesma diretiva.

144. Decorre destas disposições que, no quadro de uma homologação CE, os veículos em causa devem respeitar as exigências a que se refere o anexo IV da Diretiva 2007/46, designadamente as relativas aos dispositivos manipuladores. Se tal não acontecer, esses veículos não dispõem de um

[73] V. n.º 126 das presentes conclusões.

[74] Acórdão de 3 de outubro de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, n.ºs 25 e 26).

[75] V., sobre os princípios do direito derivado da União em matéria de matrícula de veículos, Conclusões do advogado-geral N. Wahl no processo RDW e o. (C-326/17, EU:C:2018:760, n.ºs 29 a 38).

certificado de conformidade exato, conforme referido no artigo 18.º, n.º 1, desta diretiva e definido no artigo 3.º, ponto 36, da mesma diretiva como o «documento constante do anexo IX [76], emitido pelo fabricante, que certifica que um determinado veículo de uma série de um modelo homologado nos termos da presente diretiva está conforme com todos os atos regulamentares aquando da sua produção». Esse documento é obrigatório para a matrícula ou venda, por força do artigo 26.º, n.º 1, da mesma diretiva.

145. Nas suas observações escritas, a Porsche Inter Auto sustenta que o que consumidor espera de um veículo é apenas circular nele e poder fazê-lo com toda a segurança, sem que a absoluta conformidade desse veículo com todos os requisitos regulamentares tenha qualquer interesse para o consumidor. Importa, no entanto, sublinhar que esta posição não corresponde ao teor do artigo 3.º, ponto 36, da Diretiva 2007/46, que refere a conformidade com *todos os atos regulamentares* aquando da produção do certificado de conformidade.

146. A partir do momento em que um consumidor médio, normalmente informado e razoavelmente atento e avisado pode esperar que os requisitos regulamentares para efeitos de uma homologação CE foram respeitados, mesmo na falta de cláusulas contratuais específicas, parece-me evidente que o veículo em causa, caso todos esses requisitos não tenham sido respeitados, não está em conformidade com o contrato de compra e venda na aceção da Diretiva 1999/44[77].

147. Com efeito, em minha opinião, da falta de um certificado de conformidade exato, o veículo em causa não corresponde «à descrição que […] é feita pelo vendedor» na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 1999/44. Esse também veículo 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 do artigo 2.º, n.º 2, alíneas b) e c), desta diretiva. Do mesmo modo, relativamente à interrogação do órgão jurisdicional de reenvio, o referido veículo não apresenta «as qualidades e o desempenho habituais nos bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar, atendendo à natureza do bem» na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da referida diretiva.

148. Como sublinhado pela Comissão, esta interpretação é confirmada pelo artigo 7.º da Diretiva 2019/771, sob a epígrafe «Requisitos objetivos de conformidade», que enuncia, no seu n.º 1, alínea a), que, além de cumprirem todos os requisitos de conformidade previstos no contrato, os bens devem ser adequados às utilizações a que os bens do mesmo tipo normalmente se destinam, tendo em conta, sendo caso disso, o *direito da União* e os direitos nacionais aplicáveis, as normas técnicas, ou, na falta de tais normas técnicas, os códigos de conduta específicos do setor que forem aplicáveis.

149. Em minha opinião, o facto de o tipo de veículo em causa ter sido objeto de uma homologação CE, que lhe permite circular na estrada, não é suscetível de alterar a resposta que deve ser dada à questão colocada[78]. Com efeito, essa homologação pode ter sido obtida sem que, nomeadamente, o organismo de homologação conhecesse a presença do dispositivo proibido. Assim, no processo

76 O ponto 0 do anexo IX da Diretiva 2007/46 estabelece que «[o] certificado de conformidade é uma declaração emitida pelo fabricante do veículo ao comprador, a fim de lhe garantir que o veículo adquirido cumpre a legislação em vigor na União à data em que foi produzido».

77 Neste sentido, o Tribunal de Justiça declarou que a pessoa que adquiriu um veículo podia legitimamente considerar que esse veículo estaria em conformidade com as prescrições legais que o construtor automóvel tem de respeitar (Acórdão de 9 de julho de 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, n.º 37). Sobre a análise segundo a qual, nas relações entre profissionais e consumidores, os produtos e os serviços devem corresponder às expectativas legítimas dos consumidores, v. Calais-Auloy, J., Temple, H., e Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10.ª edição, Dalloz, Paris, 2020, p. 225 e segs.

78 V., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2018, Comissão/Alemanha (C-668/16, EU:C:2018:802, n.ºs 85 a 89).

C-145/20, o órgão jurisdicional de reenvio refere que o tipo de veículo em causa foi, inicialmente, homologado pelo KBA não tendo a presença do sistema de comutação sido revelada a esse organismo e que, se este tivesse tido conhecimento desse sistema, não teria procedido à homologação CE.

150. Por conseguinte, embora o veículo em causa tenha sido objeto de uma homologação CE, emitida pelo organismo nacional competente, não deixa de ser verdade que esse veículo não é conforme com o contrato de compra e venda na aceção da Diretiva 1999/44.

151. Assim, proponho que se responda à primeira questão no processo C-145/20 que o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que um veículo a motor abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 715/2007 não apresenta a qualidade habitual de um bem do mesmo tipo que o consumidor pode razoavelmente esperar numa situação em que esse veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do mesmo regulamento, mesmo que o referido veículo disponha de uma homologação CE válida.

E. Quanto à terceira questão no processo C-145/20

152. Com a terceira questão no processo C-145/20, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que uma falta de conformidade que consiste na existência, no veículo em causa, de um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento, pode ser considerada «insignificante» quando o adquirente, admitindo que teve conhecimento da existência e do modo de funcionamento desse dispositivo, teria, apesar disso, adquirido esse veículo.

153. Conforme resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça, o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 1999/44 impõe ao vendedor a obrigação de entregar ao consumidor um bem que seja conforme com o contrato de compra e venda. Nesta perspetiva, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, desta diretiva, o vendedor responde, perante o consumidor, por qualquer falta de conformidade do bem que exista no momento da entrega. O referido artigo 3.º enumera, no seu n.º 2, os direitos que o consumidor pode invocar face ao vendedor em caso de falta de conformidade do bem entregue. Num primeiro momento, nos termos do n.º 3 do referido artigo, o consumidor tem o direito de exigir a reposição da conformidade do bem. Não sendo possível repor essa conformidade, pode exigir, num segundo momento, nos termos do n.º 5 do mesmo artigo, uma redução do preço ou a rescisão do contrato. Todavia, como resulta do n.º 6 deste artigo 3.º, quando a falta de conformidade do bem entregue for insignificante, o consumidor não tem direito a pedir essa rescisão e, nesse caso, dispõe apenas do direito a pedir uma redução adequada do preço de venda do bem em causa [79].

154. Decorre, portanto, do artigo 3.º, n.ºs 3 e 5, da Diretiva 1999/44, lido em conjugação com o considerando 10 da mesma, que esta diretiva privilegia, no interesse das duas partes no contrato, a execução deste último, através das duas alternativas de solução previstas, em primeiro lugar, em detrimento da resolução do contrato [80].

[79] Acórdão de 3 de outubro de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, n.ºs 26 a 28).

[80] Acórdão de 23 de maio de 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, n.º 61).

155. No presente caso, o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-145/20 indica que a DS, que intentou uma ação contra a Porsche Inter Auto para obter a resolução do contrato de compra e venda do veículo 3, teria comprado o veículo, eventualmente noutras condições, se tivesse sabido que estava equipado com o sistema de comutação, ou seja, um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento. Esse órgão jurisdicional submete a presente questão considerando que esse veículo continua a estar equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção dessas disposições, após a instalação do programa informático em causa [81].

156. A título preliminar, saliento que esta questão assenta na hipótese de DS poder pedir a resolução do contrato de compra e venda do veículo 3. Ora, só se o consumidor não tiver direito à reparação ou à substituição do bem não conforme ou se o vendedor não puser em prática uma dessas soluções num prazo razoável ou sem grave inconveniente para o consumidor, é que este pode, ao abrigo do artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva 1999/44, exigir a resolução do contrato, exceto se, de acordo com o disposto no artigo 3.º, n.º 6, desta diretiva, a falta de conformidade for insignificante [82]. Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se, atentas essas condições, DS não tem direito nem à reparação nem à substituição do bem não conforme ou se a Porsche Inter Auto não pôs em prática uma das referidas soluções.

157. Por outro lado, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, da Diretiva 1999/44, não se considera existir falta de conformidade na aceção deste artigo, se, no momento em que for celebrado o contrato, o consumidor tiver conhecimento dessa falta de conformidade ou não puder razoavelmente ignorá-la ou se esta decorrer dos materiais fornecidos pelo consumidor [83]. Atento o teor desta disposição, sou de opinião que o conhecimento da falta de conformidade pelo consumidor tem caráter objetivo. Esta condição encontra-se satisfeita quando, por exemplo, o vendedor informa o consumidor da falta de conformidade no momento da venda e este, por conseguinte, adquire o bem com pleno conhecimento de causa. É lógico que, em seguida, este consumidor não pode invocar a existência dessa falta de conformidade.

158. Em meu entender, o artigo 2.º, n.º 3, da Diretiva 1999/44 não encontra aplicação no processo principal. Com efeito, não é contestado que, no momento da venda do veículo 3, DS não conhecia a falta de conformidade alegada e não podia razoavelmente conhecê-la. Assim, a questão colocada pelo órgão jurisdicional de reenvio assenta apenas na disposição hipotética de DS para adquirir esse veículo mesmo tendo conhecimento dessa falta de conformidade. Trata-se de um elemento subjetivo, que não pode ser provado e que, de resto, pode evoluir com o decurso do tempo, designadamente em função das informações de que dispõe o consumidor quanto à gravidade da falta de conformidade [84].

[81] Recordo que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apurar se é esse o caso, conforme foi sublinhado no n.º 126 das presentes conclusões.

[82] Acórdão de 23 de maio de 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, n.º 60).

[83] A última hipótese não é aplicável no processo principal.

[84] A este respeito, designadamente, não se pode pedir ao consumidor que antecipe o resultado da apreciação relativa à qualificação jurídica da falta de conformidade do bem (v., neste sentido, Acórdão de 3 de outubro de 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, n.º 40).

159. A Diretiva 1999/44 não define o conceito de «falta de conformidade insignificante» [85]. Por outro lado, o Tribunal de Justiça não se pronunciou diretamente sobre o alcance deste conceito [86]. É difícil fornecer uma definição geral de tal conceito, na medida em que uma falta de conformidade depende da situação concreta e deve ser determinada caso a caso, em função do contrato celebrado entre as partes. De todo o modo, sou de opinião que uma falta de conformidade que põe em causa a segurança e o bom funcionamento do bem não tem caráter «insignificante» na aceção do artigo 2.º, n.º 3, desta diretiva [87]. De igual modo, um defeito não é «insignificante» quando o bem não corresponde ao estipulado no contrato. Por exemplo, quando um consumidor encomenda uma viatura que especifica ser de cor vermelha e lhe é entregue uma azul, a falta de conformidade não pode ser considerada «insignificante», o que, por força do artigo 3.º, n.ºs 3 e 5, da referida diretiva, pode levar à resolução do contrato.

160. Decerto, conforme resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça, o artigo 3.º da Diretiva 1999/44 visa estabelecer um justo equilíbrio entre os interesses do consumidor e os do vendedor, garantindo ao primeiro, enquanto parte fraca no contrato, uma proteção completa e eficaz contra uma má execução pelo vendedor das suas obrigações contratuais, permitindo simultaneamente atender a considerações de ordem económica invocadas por este último [88]. Por conseguinte, a resolução do contrato, que constitui a solução mais gravosa de que o consumidor dispõe, só pode ser pedida quando a não conformidade é suficientemente importante.

161. Porém, como referido no n.º 146 das presentes conclusões, um consumidor médio, normalmente informado e razoavelmente atento e avisado pode esperar que os requisitos regulamentares para efeitos de uma homologação CE foram respeitados, mesmo na falta de cláusulas contratuais específicas. Em presença de um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 715/2007, o certificado de conformidade não é exato [89]. Ora, por força do artigo 26.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46, os Estados-Membros só autorizam a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos se estes estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos do artigo 18.º desta diretiva.

162. Por conseguinte, como indicado na resposta à primeira questão colocada no processo C-145/20, um veículo não apresenta, nomeadamente, as qualidades habituais de um bem do mesmo tipo que o consumidor pode razoavelmente esperar na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44, quando esse veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 715/2007.

[85] O conceito de «falta de conformidade insignificante» já estava presente na proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à venda e às garantias dos bens de consumo, de 18 de junho de 1996 [COM(95) 520 final, p. 1]. A exposição de motivos dessa proposta enuncia que, «numa perspetiva de compromisso, e para permitir uma transposição da diretiva adaptada às diferentes tradições nacionais, admite-se que os Estados-Membros limitem a escolha do consumidor para os casos de defeitos de conformidade menores.» (p. 14) Além disso, a Diretiva 1999/44 foi revogada com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2022 pela Diretiva 2019/771, que também não define o conceito de «falta de conformidade insignificante».

[86] Sublinho que, no processo que esteve na origem do Acórdão de 3 de outubro de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, n.ºs 17, 18 e 20), um consumidor tinha adquirido uma viatura dotada de teto de abrir e, quando chovia, a água infiltrava-se pelo tejadilho para o interior desse veículo. Tendo esse consumidor pedido a resolução do contrato de compra e venda, o órgão jurisdicional considerou que o defeito que estava na origem do litígio que lhe foi submetido era «insignificante» na aceção do artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44. Nas Conclusões que apresentou nesse processo Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, n.º 57), a advogada-geral J. Kokott indicou que, outros órgãos jurisdicionais europeus, em particular também tribunais supremos, concluíram, em casos comparáveis, que a infiltração de água não deve ser considerada um defeito insignificante e que nas referidas decisões, o facto de o veículo continuar a poder ser utilizado como meio de transporte, não obstante a existência de uma infiltração de água, não foi tido em conta.

[87] V., neste sentido, Durovic, M., «Consumer sales law in the European Union», *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, p. 1 a 182, especialmente p. 41.

[88] Acórdão de 23 de maio de 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, n.º 41 e jurisprudência referida).

[89] V. igualmente n.º 144 das presentes conclusões.

163. Nestas condições, sou do parecer que a falta de conformidade do referido veículo com o contrato devido à utilização desse dispositivo não pode ser considerada «insignificante» na aceção do artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44.

164. Com base nas considerações que precedem, sugiro que se responda à terceira questão no processo C-145/20 que o artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que a falta de conformidade que consiste na existência, no veículo em causa, de um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento, não pode ser qualificada de «insignificante», mesmo quando o adquirente, admitindo que teve conhecimento da existência e do modo de funcionamento desse dispositivo, teria, apesar disso, adquirido esse veículo.

V. Conclusão

165. Atentas as considerações que precedem, proponho ao Tribunal de Justiça que responda às questões prejudiciais colocadas pelo Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Áustria), pelo Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Áustria) e pelo Gerichtshof (Supremo Tribunal, Áustria) nos seguintes termos:

1) O artigo 3, ponto 10, 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, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, conjugado com o artigo 5.º, n.º 1, desse regulamento, deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo que, em condições reais de condução de um veículo a motor, só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 metros, ao passo que, fora dessa janela, num intervalo de 10 graus Celsius, e acima de 1 000 m de altitude, num intervalo de 250 m, a taxa de recirculação dos gases de escape é reduzida linearmente a 0, com o consequentemente aumento das emissões de óxido de azoto (NOx) acima dos valores-limite fixados no referido regulamento, constitui um «dispositivo manipulador». valores-limite fixados no referido regulamento, constitui um «dispositivo manipulador».

2) O artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento nº 715/2007, conforme alterado, deve ser interpretado no sentido de que um dispositivo manipulador que só assegura plenamente a recirculação dos gases de escape quando a temperatura exterior se situa entre os 15 e os 33 graus Celsius e a altitude de circulação é inferior a 1 000 metros não está abrangido pela exceção à proibição desses dispositivos prevista nesta disposição, relativa à proteção do motor contra danos ou acidentes e ao funcionamento seguro do veículo, se esse dispositivo servir principalmente para proteger peças como a válvula EGR, o refrigerador AGR e o filtro de partículas diesel.

3) O artigo 5, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 715/2007, conforme alterado, deve ser interpretado no sentido de que a licitude de um dispositivo manipulador não depende da questão de saber se esse dispositivo equipava o veículo desde o seu fabrico ou se só foi instalado posteriormente no âmbito de uma 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.

4) O artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que um veículo a motor abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 715/2007, conforme alterado, não apresenta a qualidade habitual de um bem do mesmo tipo que o consumidor pode razoavelmente esperar numa situação em que esse veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento, conjugado com o artigo 5.º, n.º 2, do mesmo regulamento, mesmo que o referido veículo disponha de uma homologação CE válida.

5) O artigo 3.º, n.º 6, da Diretiva 1999/44 deve ser interpretado no sentido de que a falta de conformidade que consiste na existência, no veículo em causa, de um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento n.º 715/2007, conforme alterado, conjugado com o artigo 5.º, n.ºs 1 e 2, deste regulamento, não pode ser qualificada de «insignificante», mesmo quando o adquirente, admitindo que teve conhecimento da existência e do modo de funcionamento desse dispositivo, teria, apesar disso, adquirido esse veículo.