Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

1 de agosto de 2025*

«Reenvio prejudicial — Aproximação das legislações — Homologação de veículos a motor — Diretiva 2007/46/CE — Artigo 18.º, n.º 1 — Artigo 26.º, n.º 1 — Artigo 46.º — Regulamento (CE) n.º 715/2007 — Artigo 5.º, n.º 2 — Veículos a motor — Motor *diesel* — Emissões de poluentes — Redução das emissões de óxido de azoto (NOx) limitada por uma "janela térmica" — Dispositivo manipulador — Proteção dos interesses de um comprador individual de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido — Instalação deste dispositivo após a entrada em circulação do veículo — Direito a indemnização face ao fabricante automóvel a título de responsabilidade extracontratual — Causa de isenção — Erro inevitável do fabricante quanto à proibição do dispositivo manipulador — Princípio da efetividade — Indemnização adequada do dano — Método de cálculo da indemnização — Intervalo da indemnização»

No processo C-666/23,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de Ravensburg, Alemanha), por Decisão de 27 de outubro de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 9 de novembro de 2023, no processo

CM,

DS

contra

Volkswagen AG,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: M. L. Arastey Sahún (relatora), presidente de secção, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer e B. Smulders, juízes,

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

* Língua do processo: alemão.

vistas as observações apresentadas:

– em representação de CM, por K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs e L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– em representação da Volkswagen AG, por T. André, M. de Lind van Wijngaarden e H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– em representação da Comissão Europeia, por J. Flett e M. Noll-Ehlers, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 2, 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 (JO 2007, L 171, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de dois litígios que opõem CM e DS à Volkswagen AG a respeito da indemnização por danos sofridos devido à compra de veículos equipados com dispositivos manipuladores proibidos.

Quadro jurídico

Direito da União

Diretiva 1999/44/CE

3 A Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Maio de 1999, relativa a certos aspetos da venda de bens de consumo e das garantias a ela relativas (JO 1999, L 171, p. 12) foi revogada pela Diretiva (UE) 2019/771 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/CE (JO 2019, L 136, p. 28), com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2022. Tendo em conta a data dos factos dos litígios no processo principal, a Diretiva 1999/44 continua, no entanto, a ser-lhes aplicável.

4 O artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44 dispunha:

«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.»

Diretiva 2007/46/CE

5 A Diretiva 2007/46/CE 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 (CE) n.º 385/2009 da Comissão, de 7 de maio de 2009 (JO 2009, L 118, p. 1) (a seguir «Diretiva 2007/46») foi revogada pelo Regulamento (UE) 2018/858 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), com efeitos a 1 de setembro de 2020. No entanto, tendo em conta a data dos factos dos litígios no processo principal, esta diretiva continua a ser-lhes aplicável.

6 O artigo 3.º, pontos 3, 5, 17 e 36, da Diretiva 2007/46 tinha a seguinte redação:

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

[…]

3. “Homologação”, 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;

[…]

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;

[…]

17. “Modelo de veículo” os veículos pertencentes a uma categoria que não diferem entre si, pelo menos no que diz respeito aos aspetos essenciais especificados na parte B do anexo II. Um modelo de veículo pode incluir variantes e versões, conforme definido na parte B do mesmo anexo;

[…]

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».

7 O artigo 8.º, n.º 6, desta diretiva dispunha:

«A entidade homologadora deve informar, de imediato, as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros de qualquer decisão de recusa ou de revogação da homologação de um veículo e respetivos fundamentos.»

8 O artigo 10.º, n.º 2, da referida diretiva dispunha:

«Os Estados-Membros devem conceder a homologação CE de componente ou unidade técnica aos componentes ou unidades técnicas que estejam em conformidade com as informações contidas no *dossier* de fabrico e que satisfaçam os requisitos técnicos previstos na diretiva ou regulamento específicos aplicáveis, conforme previsto no anexo IV.»

9 O artigo 13.º, n.º 1, da mesma diretiva dispunha:

«O fabricante deve informar, de imediato, o Estado-Membro que concedeu a homologação CE de qualquer alteração das informações registadas no *dossier* de homologação. Esse Estado-Membro deve decidir, nos termos das regras previstas no presente capítulo, qual o procedimento a seguir. Caso seja necessário, o Estado-Membro pode decidir, em consulta com o fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação CE.»

10 Nos termos do artigo 18.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46:

«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.»

11 O artigo 26.º, n.º 1, desta diretiva tinha a seguinte redação:

«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

No caso de veículos incompletos, os Estados-Membros devem autorizar a respetiva venda, mas podem recusar a matrícula definitiva e a entrada em circulação enquanto aqueles permanecerem incompletos.»

12 O artigo 30.º, n.º 1, da referida diretiva previa:

«Se o Estado-Membro que tiver concedido a homologação CE determinar que os novos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas acompanhados de certificado de conformidade ou que ostentam marca de homologação não estão em conformidade com o modelo ou tipo que homologou, deve tomar as medidas necessárias, incluindo, se for caso disso, a revogação da homologação, para assegurar que os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas produzidos se tornem conformes com o modelo ou tipo homologados. A entidade homologadora desse Estado-Membro deve notificar as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros das medidas tomadas.»

13 O artigo 46.º da mesma diretiva dispunha:

«Os Estados-Membros determinam as sanções aplicáveis em caso de violação das disposições da presente diretiva, em especial as proibições constantes do artigo 31.º ou dele decorrentes, e dos atos regulamentares enumerados na parte I do anexo IV, e tomam as medidas necessárias para a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam estas disposições à Comissão [Europeia] até 29 de abril de 2009, e quaisquer ulteriores alterações das mesmas no mais breve prazo possível.»

Regulamento n.º 715/2007

14 Nos termos dos considerandos 6 e 15 do Regulamento n.º 715/2007:

«(6) A fim de melhorar a qualidade do ar e de respeitar os valores limite de poluição atmosférica, afigura-se, sobretudo, necessária uma redução considerável das emissões de óxido de azoto dos veículos equipados com motor *diesel*. Para este efeito, é necessário alcançar valores limite ambiciosos na fase Euro 6 sem ter de prescindir das vantagens propiciadas pelo motor *diesel* a nível de consumo de combustível e de emissões de hidrocarbonetos e de monóxido de carbono. A fixação, numa fase precoce, de uma etapa suplementar para a redução das emissões de óxidos de azoto permitirá que os fabricantes de veículos efetuem uma programação a longo prazo à escala europeia.

[…]

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

15 O artigo 3.º, n.º 10, deste regulamento dispunha:

«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.»

16 O artigo 4.º, n.ºs 1 a 2, do mesmo regulamento prevê:

«1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade [Europeia] 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. Por conseguinte, as medidas de conformidade em circulação devem ser verificadas por referência a um período máximo de 5 anos, ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro. Os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação devem abranger 160 000 km. Para levar a efeito o teste de durabilidade, os fabricantes deverão dispor da possibilidade de recurso a testes de envelhecimento em banco de ensaio, sem prejuízo das medidas de aplicação previstas no n.º 4.

A conformidade em circulação deve ser verificada, em particular, no que respeita às emissões do tubo de escape testadas à luz dos limites de emissão constantes do anexo I. A fim de melhorar o controlo das emissões por evaporação e das emissões a baixa temperatura ambiente, os procedimentos de ensaio devem ser revistos pela Comissão.»

17 O artigo 5.º, n.os 1 e 2, do mesmo regulamento tem a seguinte redação:

«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.»

18 Nos termos do artigo 13.º do Regulamento n.º 715/2007:

«1. Os Estados-Membros devem estabelecer disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infração pelos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. […]

2. Os tipos de infração sujeitos a sanções incluem, nomeadamente:

[…]

d) A utilização de dispositivos manipuladores;

[…]»

Regulamento n.º 692/2008

19 O Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento n.º 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1), foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 566/2011 da Comissão, de 8 de junho de 2011 (JO 2011, L 158, p. 1) (a seguir «Regulamento n.º 692/2008»). A partir de 1 de janeiro de 2022, o Regulamento n.º 692/2008, foi revogado pelo Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento n.º 715/2007, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento n.º 692/2008 e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 (JO 2017, L 175, p. 1). No entanto, tendo em conta a data dos factos dos litígios no processo principal, o Regulamento n.º 692/2008 continua a ser-lhes aplicável.

20 O artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008 previa:

«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.»

Direito alemão

21 O § 276 do Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil) (a seguir «BGB»), prevê:

«1. O devedor responde por dolo ou por negligência, salvo se uma responsabilidade estiver estipulada ou resultar do conteúdo da relação obrigacional, em especial da assunção de uma garantia ou de um risco. As disposições dos §§ 827 e 828 são aplicáveis, com as devidas adaptações.

2. Age com negligência quem não fez prova da diligência exigida nas relações comerciais.

3. O devedor não pode ser antecipadamente exonerado da responsabilidade por dolo.»

22 Nos termos do § 823 do BGB:

«1. Aquele que, agindo com dolo ou negligência, atentar de forma ilícita contra a vida, a integridade física, a saúde, a liberdade, a propriedade ou qualquer outro direito de outra pessoa, é obrigado a indemnizar o lesado pelos danos daí resultantes.

2. A mesma obrigação é imposta a quem viole uma disposição legal destinada à proteção de terceiros. Se a própria disposição legal permitir a sua violação sem culpa, a obrigação de indemnizar só se verifica em caso de culpa.»

23 O § 826 do BGB enuncia:

«Aquele que causar dano a outrem de forma dolosa e em violação dos bons costumes é obrigado a indemnizar o lesado pelos danos daí resultantes.»

24 O Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung — EG-FGV) [Regulamento relativo à Homologação CE dos Veículos a Motor e seus Reboques e dos Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas Destinados a serem Utilizados nesses Veículos (Regulamento Relativo à Homologação CE dos Veículos), a seguir « EG-FGV»], de 3 de fevereiro de 2011, dispõe, no seu § 6, n.º 1:

«Para cada veículo que corresponda ao modelo homologado, o titular da homologação CE de um veículo deve emitir um certificado de conformidade na aceção do artigo 18.º, lido em conjugação com o anexo IX, da Diretiva 2007/46. Nos termos do artigo 18.º, n.º 3, da Diretiva 2007/46, o certificado de conformidade deve ser concebido de modo que evite falsificações.»

25 O § 27, n.º 1, do EG-FGV prevê:

«Os veículos, unidades técnicas autónomas ou componentes novos, para os quais seja exigido um certificado de conformidade de acordo com o anexo IX da Diretiva 2007/46, […] só podem ser postos à venda, vendidos ou colocados em circulação no território alemão se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido. O disposto no número anterior não se aplica aos veículos na aceção do artigo 8.º da Diretiva 2003/37.»

Litígios nos processos principais e questões prejudiciais

26 A Volkswagen é a fabricante dos veículos automóveis que CM e DS adquiriram em segunda mão a vendedores profissionais.

27 No que diz respeito a CM, este adquiriu, através de uma encomenda de 14 de março de 2016 e pelo preço de 49 950 euros, um veículo da marca *Volkswagen* equipado com um motor *diesel* do tipo EA 288. No momento da sua aquisição, esse veículo estava equipado com um sistema de deteção de banco de ensaio, que foi removido em 10 de outubro de 2017 na sequência de uma atualização do *software* em causa, bem como de outro *software* de gestão do motor que reduz a taxa de recirculação dos gases de escape quando as temperaturas exteriores se situam abaixo de um determinado limiar, o que tem como consequência um aumento das emissões de NOx. Assim, esta reciclagem só é plenamente eficaz se a temperatura exterior não descer abaixo deste limiar (a seguir «janela térmica»).

28 Devido à presença desses dois dispositivos manipuladores alegadamente proibidos, CM considera-se lesado por um ato doloso e contrário à ordem pública e aos bons costumes, na aceção do § 826 do BGB, imputável à Volkswagen.

29 Com a sua ação intentada no Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de Ravensburg, Alemanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio, CM pede, a título de indemnização pelos danos sofridos, o pagamento de um montante de 8 938 euros, correspondente a 20 % do preço de compra do veículo, e, a título subsidiário, uma indemnização cujo montante deixa à apreciação deste tribunal, não devendo, contudo, ser inferior a 6 703,50 euros, equivalentes a 15 % do preço de compra.

30 De acordo com a decisão de reenvio, a Volkswagen admite que o sistema de deteção de banco de ensaio faz parte de um *software* utilizado para reduzir a taxa de recirculação dos gases de escape fora do novo ciclo de condução europeu, quando a temperatura de funcionamento atinge os 200 °C. A partir desta temperatura, o sistema de redução catalítica seletiva contribui para reduzir as emissões de NOx, pelo que os valores-limites são, ainda assim, respeitados.

31 No que respeita à janela térmica, essa sociedade alega que existe uma redução da taxa de recirculação dos gases de escape abaixo de uma temperatura ambiente superior a 12 °C. Esta janela térmica é lícita, uma vez que é necessária para a segurança de funcionamento do veículo.

32 A título subsidiário, a referida empresa invoca, para efeitos de exoneração da sua responsabilidade, a existência de um erro inevitável quanto à proibição dos dispositivos manipuladores e baseia-se, para esse efeito, numa homologação «hipotética» por parte do Kraftfahrt-Bundesamt (Organismo Federal de Controlo da Circulação de Veículos Automóveis, Alemanha), ou seja, o facto de a sua apreciação jurídica errada sobre a existência de um dispositivo manipulador lícito ter sido confirmada por essa autoridade competente para a homologação CE, caso tivesse sido consultada (a seguir «homologação hipotética»).

33 No que diz respeito a DS, este adquiriu, na sequência de uma encomenda de 29 de março de 2016 e pelo preço de 32 000 euros, um veículo da marca *Volkswagen* equipado com um motor *diesel* do tipo EA 189. No momento da aquisição, o veículo estava equipado com um dispositivo manipulador proibido, que consistia numa deteção de banco de ensaio com um sistema de comutação do motor.

34 Tendo o Organismo Federal de Controlo da Circulação de Veículos Automóveis ordenado, por Decisões de 14 e 15 de outubro de 2015, que a Volkswagen eliminasse esse dispositivo dos veículos colocados em circulação, foi instalado, em 7 de março de 2017, no veículo de DS, um *software* desenvolvido por essa sociedade e validado por aquela autoridade. No entanto, simultaneamente, foi instalado nesse veículo outro dispositivo manipulador, nomeadamente uma janela térmica.

35 Por esse motivo, DS considera-se lesado por um ato doloso e contrário à ordem pública e aos bons costumes, imputável à referida sociedade.

36 Na ação intentada no órgão jurisdicional de reenvio em 4 de março de 2021, DS solicita, por um lado, o pagamento de uma indemnização cujo montante é deixado à apreciação do tribunal, mas que não poderá ser inferior a 4 800 euros, correspondentes a 15 % do preço de compra, e, por outro lado, o reconhecimento de que incumbe à mesma empresa indemnizá-lo pelos danos sofridos em virtude da instalação do dispositivo manipulador que consiste numa janela térmica.

37 A Volkswagen opõe-se a este pedido, invocando uma exceção de prescrição e, em todo o caso, conclui pela improcedência do mesmo quanto ao mérito.

38 No que respeita à janela térmica, essa sociedade alega que a recirculação dos gases de escape apenas seria reduzida abaixo de uma temperatura de 10 °C, o que era necessário para garantir a segurança do funcionamento do veículo.

39 Além disso, indica que, nos seus Acórdão de 14 de julho de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), de 14 de julho de 2022, Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), e de 14 de julho de 2022, Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), o Tribunal de Justiça se

baseou, no caso dos veículos da marca *Volkswagen* equipados com uma janela térmica idêntica, num intervalo de temperaturas exteriores situado entre 15 e 33 °C. Essa abordagem resultaria de uma matéria de facto fixada pelos órgãos jurisdicionais de reenvio que não corresponderia às circunstâncias dos litígios no processo principal.

40 A referida sociedade invoca, a título subsidiário, a existência de um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo manipulador, baseando-se, a este respeito, numa homologação hipotética por parte do Organismo Federal de Controlo da Circulação de Veículos Automóveis.

41 O órgão jurisdicional de reenvio considera, em primeiro lugar, que um direito à indemnização de CM e DS, ao abrigo do § 826 do BGB e com fundamento num ato doloso contrário à ordem pública e aos bons costumes, não parece ser procedente.

42 Esse órgão jurisdicional salienta que o veículo de CM estava, efetivamente, equipado no momento da sua compra com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, e que, no caso do veículo de DS, esse dispositivo foi instalado na sequência de uma atualização de *software*.

43 No que respeita aos dois veículos, a recirculação dos gases de escape é reduzida a partir de uma temperatura ambiente de 10 °C, razão pela qual o referido órgão jurisdicional entende que existe, em ambos os casos, uma janela térmica proibida. Esta última não poderia ser considerada lícita ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, segunda frase, alínea a), do referido regulamento, no que diz respeito à necessidade de evitar os riscos imediatos de danos ou de acidente no motor, ocasionados por um mau funcionamento de um componente do sistema de recirculação dos gases de escape, de uma gravidade tal, que geram um perigo concreto durante a condução do veículo equipado com o referido dispositivo, uma vez que tal risco concreto não deveria existir no caso em apreço.

44 Além disso, no que diz respeito a CM, o mesmo órgão jurisdicional considera que o outro critério de derrogação previsto nessa disposição, que estabelece que um dispositivo manipulador não deve estar ativo durante a maior parte do ano, também não deve ser considerado preenchido, à luz da jurisprudência resultante do Acórdão de 14 de julho de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, n.º 65). Com efeito, a recirculação dos gases de escape desse veículo é reduzida a partir de uma temperatura ambiente de 12 °C, sendo que as temperaturas médias anuais na Alemanha são inferiores a esse limiar.

45 Apesar destes elementos, o órgão jurisdicional de reenvio entende que não se verifica, nos litígios no processo principal, um ato doloso e objetivamente contrário à ordem pública e aos bons costumes, na aceção do § 826 do BGB, nomeadamente devido à inexistência de dispositivos manipuladores «manifestamente proibidos», de acordo com a jurisprudência do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal, Alemanha).

46 Em segundo lugar, este órgão jurisdicional considera que CM e DS poderiam beneficiar de um direito a uma indemnização com fundamento no § 823, n.º 2, do BGB.

47 Remetendo para o Acórdão do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal de Justiça Federal), de 26 de junho de 2023 (a seguir «Acórdão do Bundesgerichtshof»), o referido órgão jurisdicional indica que o § 823, n.º 2, do BGB, lido em conjugação com o § 6, n.º 1, e o § 27, n.º 1, do EG-FGV, protege os interesses do comprador de um veículo quanto a uma eventual perda patrimonial resultante do incumprimento, por parte do fabricante, do direito da União relativo às emissões de gases de escape dos veículos automóveis.

48 A este respeito, resulta, primeiro, que a Volkswagen violou esse direito em virtude da instalação, nos veículos em causa, de uma janela térmica ilícita.

49 Segundo, o direito à indemnização também está subordinado à condição de o fabricante do veículo em causa ter, pelo menos, atuado com negligência no que respeita ao dispositivo manipulador em causa, presumindo-se a sua culpa.

50 O fabricante poderá ser exonerado da sua responsabilidade se invocar e demonstrar a existência de circunstâncias excecionais que revelem a ausência de negligência da sua parte, o que corresponde à prova de um erro inevitável quanto à proibição relativa ao dispositivo manipulador em causa.

51 Terceiro, o mesmo órgão jurisdicional indica, por um lado, que esse erro existe quando, agindo com a diligência exigida, o referido fabricante formou a sua convicção jurídica com base numa análise rigorosa da situação, tendo em consideração a jurisprudência dos tribunais superiores, e não podia esperar uma apreciação diferente dessa situação. Por outro lado, esse erro será considerado inevitável quando o fabricante puder invocar uma homologação CE concedida para o dispositivo manipulador em causa, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007.

52 Uma homologação simplesmente hipotética, como a referida no ponto 32 do presente acórdão, passaria a ser suficiente, segundo o Acórdão do Bundesgerichtshof.

53 O órgão jurisdicional de reenvio questiona se, à luz do direito da União, pode ser recusado ao adquirente de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido o direito a uma indemnização, com o fundamento de que o fabricante em causa cometeu um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo e, em caso de resposta afirmativa a essa questão, se a exoneração desse fabricante se pode basear numa homologação efetiva do veículo em causa pela autoridade nacional competente ou, até mesmo, numa homologação hipotética.

54 Quarto, este órgão jurisdicional refere que, relativamente a DS, o direito a uma indemnização com fundamento no dispositivo manipulador existente à data da aquisição do veículo, a saber, a deteção de banco de ensaio com o sistema de comutação do motor, estaria prescrito. No entanto, uma vez que este veículo apresenta um novo dispositivo manipulador proibido, na forma de uma janela térmica, desde a instalação da atualização fornecida pela Volkswagen, colocar-se-ia a questão de saber se o seu proprietário não dispõe de um direito de indemnização face ao fabricante.

55 Quinto, o referido órgão jurisdicional observa que o direito a indemnização ao abrigo do § 823, n.º 2, do BGB, em conjugação com o § 6, n.º 1, e o § 27, n.º 1, do EG-FGV, visa a «indemnização por perda de valor», ou seja, o pagamento de uma quantia correspondente à diferença entre o valor do veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido e o valor que esse veículo teria se não estivesse equipado com esse dispositivo.

56 De acordo com o Acórdão do Bundesgerichtshof, os lucros decorrentes da utilização do veículo devem ser deduzidos do montante da indemnização, quando estes, juntamente com o valor residual do veículo, excedam o preço de compra pago, após dedução desse montante. Além disso, este órgão jurisdicional exige que o montante da indemnização esteja limitado a um máximo de 15 % do preço de compra pago, por razões de proporcionalidade.

57 O órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à compatibilidade desta jurisprudência com o direito da União.

58 Foi nestas circunstâncias que o Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de Ravensburg) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1. Pode ser indeferido o pedido de indemnização do comprador do veículo contra o fabricante do veículo por negligência na colocação no mercado de um veículo com um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do [Regulamento n.º 715/2007], com o fundamento de
   a) que houve um erro inevitável quanto à proibição por parte do fabricante?

      em caso afirmativo:
   b) que o erro quanto à proibição é inevitável para o fabricante, uma vez que a autoridade responsável pela homologação CE ou por medidas subsequentes homologou efetivamente o dispositivo manipulador instalado?

      em caso afirmativo:
   c) que o erro quanto à proibição é inevitável para o fabricante, uma vez que o parecer jurídico do fabricante relativo ao disposto no artigo 5.º, n.º 2, do [Regulamento n.º 715/2007], teria sido, caso tivesse sido consultada, confirmado pela autoridade competente para a homologação CE ou por medidas subsequentes (homologação hipotética)?

2. Deve o fabricante de veículos que forneceu uma atualização de *software* ter de pagar uma indemnização ao proprietário do veículo se este sofrer um dano devido a um dispositivo manipulador proibido na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do [Regulamento n.º 715/2007], que tenha sido instalado com a atualização do *software*?

3. É compatível com o direito da União que, no caso de um pedido de indemnização contra o fabricante de veículos por negligência na colocação no mercado de um veículo com um dispositivo manipulador ilegal na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do [Regulamento n.º 715/2007],
   a) o comprador do veículo deva permitir que as vantagens da utilização do veículo sejam deduzidas do montante dos danos no seu pedido de indemnização *menor*, quando essas vantagens, juntamente com o valor residual, excedam o preço de compra pago deduzido o referido montante dos danos?
   b) o direito do comprador do veículo a uma indemnização menor esteja limitado a um máximo de 15 % do preço de compra pago?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

59 De acordo com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito do procedimento de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, instituído pelo artigo 267.º TFUE, compete a este dar ao órgão jurisdicional nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Neste contexto, o Tribunal de Justiça pode ser levado a tomar em consideração normas de direito da União a que o juiz nacional não fez referência no enunciado da sua questão. Com efeito, o facto de um órgão jurisdicional nacional ter, num plano formal, formulado uma questão prejudicial fazendo referência a certas

disposições do direito da União não obsta a que o Tribunal de Justiça forneça a esse órgão jurisdicional todos os elementos de interpretação que possam ser úteis à decisão do processo que lhe foi submetido, quer lhes tenha feito ou não referência no enunciado das suas questões. A este respeito, cabe ao Tribunal de Justiça extrair do conjunto dos elementos fornecidos pelo órgão jurisdicional nacional, nomeadamente da fundamentação da decisão de reenvio, os elementos do direito da União que requerem uma interpretação, tendo em conta o objeto do litígio (Acórdão de 26 de setembro de 2024, Luxone, C-403/23 e C-404/23, EU:C:2024:805, n.º 47 e jurisprudência referida).

60 No caso em apreço, é facto assente que os litígios no processo principal dizem respeito ao direito à indemnização de CM e DS face à Volkswagen, pelos danos sofridos em consequência da presença, nos respetivos veículos, de dispositivos manipuladores proibidos, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, bem como à possibilidade de este fabricante de automóveis invocar, como causa de exoneração da sua responsabilidade, a homologação hipotética dos veículos, a qual permitiria caracterizar um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo.

61 Importa sublinhar que decorre da jurisprudência resultante do Acórdão de 21 de março de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidade dos fabricantes de veículos munidos de dispositivos manipuladores) (C-100/21, a seguir «Acórdão Mercedes-Benz Group», EU:C:2023:229, n.º 91), que o comprador de um veículo equipado com um dispositivo manipulador beneficia, ao abrigo do artigo 18.º, n.º 1, do artigo 26.º, n.º 1, e do artigo 46.º da Diretiva 2007/46, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, de um direito a indemnização face ao fabricante desse veículo quando o referido dispositivo causou um dano a este comprador.

62 Nestas circunstâncias, importa considerar que, com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, devem ser interpretados no sentido de que se opõem a que, no âmbito de uma ação de indemnização intentada pelo comprador de um veículo a motor devido ao dano causado pela presença neste veículo de um dispositivo manipulador proibido, na aceção do referido artigo 5.º, n.º 2, o fabricante do veículo possa invocar, como causa de exoneração da sua responsabilidade a este título, a existência de um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo decorrente do facto de que foi concedida uma homologação CE para o referido dispositivo ou para o veículo equipado com o mesmo pela autoridade nacional competente ou do facto de que essa autoridade, se tivesse sido consultada pelo fabricante, teria confirmado a apreciação jurídica deste último quanto à natureza alegadamente lícita do dispositivo manipulador em causa.

63 A este respeito, importa recordar que o artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, protegem os interesses particulares do comprador individual de um veículo a motor face ao seu fabricante quando esse veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção desta última disposição (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 88).

64 Assim, resulta destas disposições que um comprador individual de um veículo a motor dispõe, face ao seu fabricante, do direito a que o referido veículo não esteja equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 89).

65 Por conseguinte, cabe aos Estados-Membros, nos termos do artigo 46.º da Diretiva 2007/46, determinar as sanções aplicáveis em caso de violação das suas disposições. Essas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Do mesmo modo, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, do referido regulamento, os Estados-Membros devem estabelecer disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infração pelos fabricantes ao disposto nesse regulamento. Estas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 90).

66 Nestas circunstâncias, como foi mencionado no n.º 61 do presente acórdão, decorre do artigo 18.º, n.º 1, do artigo 26.º, n.º 1, e do artigo 46.º da Diretiva 2007/46, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que os Estados-Membros são obrigados a prever que o comprador de um veículo a motor equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento, beneficie de um direito à indemnização face ao fabricante desse veículo quando o referido dispositivo causou um dano a esse comprador (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 91).

67 Não havendo disposições no direito da União que regulem as modalidades de obtenção dessa indemnização por parte dos compradores desse veículo, cabe a cada Estado-Membro determinar essas modalidades (v., neste sentido, Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 92).

68 Não obstante, não é conforme com o princípio da efetividade uma legislação nacional que torna, na prática, impossível ou excessivamente difícil a obtenção, pelo comprador de um veículo a motor, de uma indemnização adequada pelos danos que lhe foram causados pela violação, por parte do fabricante desse veículo, da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 2, do referido regulamento (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 93).

69 Em particular, as condições em que um fabricante de veículos pode invocar um erro inevitável quanto à proibição do dispositivo manipulador, para ser exonerado de qualquer responsabilidade a esse título, não podem ser tais que tornem, na prática, impossível ou excessivamente difícil a obtenção dessa indemnização pelo comprador de um veículo equipado com esse dispositivo.

70 De acordo com a decisão de reenvio, o fabricante de automóveis em causa tem a possibilidade, ao abrigo do Acórdão do Bundesgerichtshof, de ser exonerado de toda a responsabilidade se invocar e demonstrar a existência de um erro inevitável quanto à proibição do dispositivo manipulador equipado no veículo em causa, o que exclui a existência de negligência da sua parte e, consequentemente, afasta o direito à indemnização do comprador desse veículo.

71 Resulta dos autos de que dispõe o Tribunal de Justiça que a invocação de um erro inevitável quanto à proibição do dispositivo manipulador é considerada, ao abrigo da jurisprudência nacional, como uma causa de exoneração da responsabilidade por negligência do fabricante de automóveis, com caráter excecional.

72 Além disso, como explica o órgão jurisdicional de reenvio, este erro inevitável quanto à proibição de um dispositivo manipulador instalado nos veículos como os que estão em causa no processo principal pode ser validamente invocado pelo fabricante de automóveis quando resulte do facto de uma homologação CE do veículo em causa ter sido concedida pela autoridade competente.

73 Há que recordar, em primeiro lugar, que, nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, é proibida a utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões. Contudo, essa proibição comporta três exceções que devem ser objeto de uma interpretação estrita (v., neste sentido, Acórdão Mercedes-Benz Group, n.ºs 60 e 61).

74 Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alíneas a) a c), do Regulamento n.º 715/2007, essa proibição não se aplica: «[s]e se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo» [alínea a)]; «[s]e esse dispositivo não funcionar para além do necessário ao arranque do motor» [alínea b)]; ou «[s]e as condições estiverem substancialmente incluídas nos processos de ensaio para verificação das emissões por evaporação e da média das emissões pelo tubo de escape» [alínea c)].

75 No caso em apreço, resulta da decisão de reenvio que os veículos em causa no processo principal estavam equipados com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007.

76 Desde que nenhuma das exceções previstas nas alíneas a) a c) desta disposição seja aplicável aos dispositivos manipuladores em causa, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, um fabricante de automóveis que equipe os seus veículos com esses dispositivos não pode, por conseguinte, invocar um comportamento lícito à luz da referida disposição.

77 Em segundo lugar, há que referir que, nos termos do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva 2007/46, o conceito de «Homologação CE» refere-se ao 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 da mesma.

78 A homologação CE corresponde, assim, a um padrão de conformidade para um grande número de veículos. Constitui um indício de que a conceção do tipo de veículo em causa, incluindo o dispositivo manipulador instalado, está em conformidade com as disposições e requisitos aplicáveis mencionados no número anterior.

79 Ora, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que não está excluído que um modelo de veículo, abrangido por uma homologação CE, que permita a esse veículo ser utilizado na estrada, possa ser inicialmente homologado pela autoridade competente para homologar sem que a presença de um dispositivo manipulador proibido lhe tenha sido revelada. A este respeito, a Diretiva 2007/46 prevê a situação em que a proibição de um elemento de um veículo, à luz, por exemplo, dos requisitos do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, só é descoberta após essa homologação. A este respeito, o artigo 8.º, n.º 6, desta diretiva prevê que aquela autoridade pode revogar a homologação de um veículo. Além disso, decorre do artigo 13.º, n.º 1, primeira e terceira frases, da referida diretiva que, quando um fabricante informe um Estado-Membro que concedeu a homologação CE de uma alteração das informações registadas no dossiê de homologação, esse Estado-Membro, caso seja necessário, pode decidir, em consulta com o fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação CE. Por último, o artigo 30.º, n.º 1, desta mesma diretiva prevê que, se um Estado-Membro que tenha concedido uma homologação CE determinar uma falta de conformidade com o modelo de veículo que tinha homologado, deve tomar as medidas necessárias, incluindo, se necessário, a revogação dessa homologação, para assegurar que os veículos produzidos se tornem conformes com esse modelo (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 83 e jurisprudência referida).

80 Por conseguinte, a proibição de um dispositivo manipulador instalado num veículo a motor, descoberta após a homologação CE para esse veículo, é suscetível de pôr em causa a validade dessa homologação e, por extensão, a do certificado de conformidade que deve certificar que o referido veículo, pertencente à série do modelo homologado, cumpria todos os atos regulamentares no momento da sua produção (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 84).

81 Daqui resulta que a homologação CE de um veículo equipado com um dispositivo manipulador não significa necessariamente que a autoridade nacional competente tenha confirmado a apreciação do fabricante do veículo em causa quanto à natureza alegadamente lícita desse dispositivo. Em todo o caso, essa homologação ou, menos ainda, uma homologação hipotética, não pode exonerar esse fabricante da sua obrigação de indemnizar o comprador do veículo em causa pelo eventual dano causado pela presença do referido dispositivo no seu veículo.

82 Admitir que a homologação CE de um veículo equipado com um dispositivo manipulador possa constituir uma causa de exoneração da responsabilidade do fabricante teria como consequência tornar impossível ou excessivamente difícil a obtenção, por parte do comprador desse veículo, de uma indemnização adequada pelos danos que lhe foram causados pela violação, por parte do fabricante desse veículo, da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, o que seria contrário ao princípio da efetividade. Com efeito, aceitar essa causa de exoneração implicaria que o direito a uma indemnização adequada seria inviabilizado em todos os casos em que o veículo em causa estivesse em conformidade com o tipo homologado, ainda que estivesse comprovado que o veículo está equipado com um dispositivo manipulador proibido.

83 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que o artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, devem ser interpretados no sentido de que se opõem a que, no âmbito de uma ação de indemnização intentada pelo comprador de um veículo a motor devido ao dano causado pela presença neste veículo de um dispositivo manipulador proibido, na aceção do referido artigo 5.º, n.º 2, o fabricante do veículo possa invocar, como causa de exoneração da sua responsabilidade a este título, a existência de um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo decorrente do facto de que foi concedida uma homologação CE para o referido dispositivo ou para o veículo equipado com o mesmo pela autoridade nacional competente ou do facto de que essa autoridade, se tivesse sido consultada pelo fabricante, teria confirmado a apreciação jurídica deste último quanto à natureza alegadamente lícita do dispositivo manipulador em causa.

Quanto à segunda questão

84 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, de modo geral, se um fabricante de veículos que efetuou uma atualização de *software* está obrigado a indemnizar o proprietário do veículo se este sofrer um dano causado por um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que tenha sido instalado com a atualização deste *software*.

85 No entanto, resulta do processo de que dispõe o Tribunal de Justiça que esta questão visa determinar, mais especificamente, se o facto de um dispositivo manipulador proibido já estar instalado no momento em que foi concedida a homologação CE do veículo equipado com esse dispositivo, ou se, pelo contrário, só foi instalado após essa homologação, tem, à luz do artigo 4.º,

n.º 1, e do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, bem como do artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008, impacto sobre o direito à indemnização do comprador do veículo em causa que sofreu esse dano, tal como previsto no direito da União.

86 Tendo em conta estes esclarecimentos e a jurisprudência do Tribunal de Justiça referida no n.º 59 do presente acórdão, importa reformular a segunda questão no sentido de que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, bem como o artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008, devem ser interpretados no sentido de que exigem que o comprador de um veículo disponha do direito a uma indemnização face ao fabricante do automóvel quando esse comprador tenha sofrido um dano causado por um dispositivo manipulador proibido, na aceção deste artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, instalado por aquele fabricante através de uma atualização de *software* após a homologação CE desse veículo.

87 A este respeito, não resulta nem da redação do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que prevê que a utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida, sem prejuízo de determinadas exceções, nem da redação do artigo 3.º, ponto 10, deste regulamento, que define o conceito de «dispositivo manipulador», que há que distinguir consoante esse dispositivo seja instalado na fase de produção de um veículo ou apenas após a sua entrada em circulação, nomeadamente, na sequência de uma reparação na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44, para apreciar se a utilização desse dispositivo é proibida (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 88).

88 Esta interpretação é corroborada pelo contexto em que se inserem estas disposições do Regulamento n.º 715/2007 e pelo objetivo por este prosseguido (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 89).

89 Com efeito, por um lado, no que respeita ao contexto das referidas disposições, há que recordar que, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, primeiro parágrafo, segunda frase, desse regulamento, 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 Europeia estão homologados em conformidade com o disposto neste regulamento e respetivas medidas de execução. Este artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo, esclarece que esta obrigação implica o respeito pelos limites de emissão definidos no anexo I deste regulamento e das medidas de execução referidas no artigo 5.º do mesmo regulamento (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 90).

90 Quando um comprador individual adquire um veículo que pertence à série de um modelo de veículo homologado e, além disso, acompanhado de um certificado de conformidade, pode razoavelmente esperar que o Regulamento n.º 715/2007 e, nomeadamente, o seu artigo 5.º seja respeitado no que se refere a esse veículo (Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 81 e jurisprudência referida).

91 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» (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 91).

92 Decorre destas disposições dos Regulamentos n.º 715/2007 e n.º 692/2008 que os dispositivos de controlo da poluição devem respeitar as obrigações previstas pelo Regulamento n.º 715/2007, quer sejam instalados no início ou após a entrada em circulação de um veículo (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 92).

93 Por outro lado, permitir que os fabricantes de veículos instalem, após a entrada em circulação de um veículo, um dispositivo manipulador que não respeite essas obrigações seria contrário ao objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 715/2007, que consiste em garantir um nível elevado de proteção do ambiente e, mais especificamente, em reduzir consideravelmente as emissões de óxido de azoto (NOx) dos veículos com motor *diesel* para melhorar a qualidade do ar e respeitar os valores limite em termos de poluição (Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 93).

94 O facto de um dispositivo manipulador ter sido instalado após a entrada em circulação de um veículo, durante uma reparação na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 1999/44, não é, por conseguinte, pertinente para apreciar se a utilização desse dispositivo é proibida nos termos do artigo 5.º, n.º 2, deste regulamento, lido em conjugação com o seu artigo 3.º, ponto 10 (v., neste sentido, Acórdão de 14 de julho de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, n.º 94).

95 Com efeito, independentemente da questão de saber se um dispositivo manipulador foi instalado de origem, ou seja, no momento da homologação CE, ou se foi apenas instalado posteriormente, esse dispositivo é suscetível de criar uma incerteza quanto à possibilidade de matricular, vender ou pôr em circulação o referido veículo e, em última análise, de causar prejuízo ao comprador de um veículo equipado com esse dispositivo (v., neste sentido, Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 84).

96 Tendo em conta o que precede, há que responder à segunda questão que o artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, bem como o artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento n.º 692/2008, devem ser interpretados no sentido de que exigem que o comprador de um veículo disponha do direito a uma indemnização face ao fabricante do automóvel quando esse comprador tenha sofrido um dano causado por um dispositivo manipulador proibido, na aceção deste artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, instalado por aquele fabricante através de uma atualização de *software* após a homologação CE desse veículo.

Quanto à terceira questão

97 Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o direito da União deve ser interpretado no sentido de que se opõe, por um lado, a que seja deduzido do montante da indemnização devida ao comprador de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que tenha sofrido um dano causado por esse dispositivo, um montante correspondente ao lucro obtido com a utilização desse veículo e, por outro, a uma limitação desta indemnização a um montante correspondente a 15 % do preço de compra do veículo.

98 Importa recordar que, nos termos da jurisprudência referida no n.º 67 do presente acórdão, não havendo disposições no direito da União que regulem as modalidades de obtenção de uma indemnização por parte dos compradores afetados pela aquisição de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido, cabe a cada Estado-Membro determinar essas modalidades.

99 Não obstante, conforme decorre da jurisprudência citada no n.º 68 do presente acórdão, não são conformes com o princípio da efetividade as modalidades determinadas pelos Estados-Membros que tornam, na prática, impossível ou excessivamente difícil a obtenção, pelo comprador de um veículo a motor, de uma indemnização adequada pelos danos que lhe foram causados pela violação, por parte do fabricante desse veículo, da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 2, do referido regulamento.

100 Feita esta reserva, há que salientar que os órgãos jurisdicionais nacionais têm legitimidade para zelar por que a proteção dos direitos garantidos pelo ordenamento jurídico da União não implique um enriquecimento sem causa dos titulares desses direitos, incluindo o direito do comprador de um veículo automóvel a uma indemnização adequada pelos danos que lhe tenham sido causados pela violação, por parte do fabricante desse veículo, da proibição enunciada no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007 (v., neste sentido, Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 94 e jurisprudência referida).

101 Assim, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se a dedução do lucro obtido pelo comprador em causa com a utilização efetiva dos veículos em causa no processo principal assegura uma indemnização adequada ao comprador afetado, desde que seja demonstrado que estes sofreram um dano ligado à instalação de dispositivos manipuladores proibidos nesses veículos, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007 (v., neste sentido, Acórdão Mercedes-Benz Group, n.º 95).

102 Neste contexto, o facto de um Estado-Membro estabelecer uma ligação entre o preço de compra de um veículo desse tipo e o montante da indemnização destinada a reparar o dano sofrido pelo comprador do veículo em causa não pode ser considerado contrário ao direito da União, uma vez que a apreciação da extensão desse dano, que se concretiza, nomeadamente, no risco de o veículo não poder ser matriculado, vendido ou posto em circulação, está relacionada com o preço de compra.

103 A este respeito, resulta da decisão de reenvio que, nos termos da jurisprudência decorrente do Acórdão do Bundesgerichtshof, a determinação da extensão da indemnização do dano compete ao juiz da causa, mas não pode ser inferior a 5 % nem superior a 15 % desse preço de compra, por razões de proporcionalidade.

104 Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça referida no n.º 66 do presente acórdão, a determinação, por um Estado-Membro, desse intervalo de indemnização, que consiste numa percentagem mínima e numa percentagem máxima do preço de compra, com vista a fixar o montante de uma indemnização adequada a que deve ter direito o comprador do veículo em causa, também não pode, em princípio, ser considerada contrária ao direito da União, desde que esse intervalo não conduza a uma indemnização desadequada do dano sofrido pelo adquirente de um veículo equipado com um dispositivo manipulador.

105 No caso em apreço, cumpre salientar que CM pediu o pagamento de um montante correspondente a 20 % do preço de compra e, subsidiariamente, pelo menos 15 % desse preço, ao passo que DS solicitou o pagamento de uma indemnização a fixar segundo a apreciação desse órgão jurisdicional, sem que pudesse ser inferior ao equivalente a 15 % do preço de compra.

106 Compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se o intervalo de indemnização referido no n.º 103 do presente acórdão não torna praticamente impossível ou excessivamente difícil a obtenção, por parte de CM e DS, de uma indemnização adequada pelos danos sofridos.

107 Tendo em conta todas as considerações que antecedem, importa responder à terceira questão que o direito da União deve ser interpretado no sentido de que não se opõe, por um lado, a que seja deduzido do montante da indemnização devida ao comprador de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que tenha sofrido um dano causado por esse dispositivo, um montante correspondente ao lucro obtido com a utilização desse veículo e, por outro, a uma limitação desta indemnização a um montante correspondente a 15 % do preço de compra do veículo, desde que a referida indemnização constitua uma reparação adequada do dano sofrido.

Quanto às despesas

108 Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Quinta Secção) declara:

1) O artigo 18.º, n.º 1, o artigo 26.º, n.º 1, e o artigo 46.º da Diretiva 2007/46/CE 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), conforme alterada pelo Regulamento (CE) n.º 385/2009 da Comissão, de 7 de maio de 2009, lidos em conjugação com o artigo 5.º, n.º 2, 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,

devem ser interpretados no sentido de que:

se opõem a que, no âmbito de uma ação de indemnização intentada pelo comprador de um veículo a motor devido ao dano causado pela presença neste veículo de um dispositivo manipulador proibido, na aceção do referido artigo 5.º, n.º 2, o fabricante do veículo possa invocar, como causa de exoneração da sua responsabilidade a este título, a existência de um erro inevitável quanto à proibição desse dispositivo decorrente do facto de que foi concedida uma homologação CE para o referido dispositivo ou para o veículo equipado com o mesmo pela autoridade nacional competente ou do facto de que essa autoridade, se tivesse sido consultada pelo fabricante, teria confirmado a apreciação jurídica deste último quanto à natureza alegadamente lícita do dispositivo manipulador em causa.

2) O artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, bem como o artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 566/2011 da Comissão, de 8 de junho de 2011,

devem ser interpretados no sentido de que:

exigem que o comprador de um veículo disponha do direito a uma indemnização face ao fabricante do automóvel quando esse comprador tenha sofrido um dano causado por um dispositivo manipulador proibido, na aceção deste artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, instalado por aquele fabricante através de uma atualização de *software* após a homologação CE desse veículo.

3) **O direito da União deve ser interpretado no sentido de que não se opõe, por um lado, a que seja deduzido do montante da indemnização devida ao comprador de um veículo equipado com um dispositivo manipulador proibido, na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento n.º 715/2007, que tenha sofrido um dano causado por esse dispositivo, um montante correspondente ao lucro obtido com a utilização desse veículo e, por outro, a uma limitação desta indemnização a um montante correspondente a 15 % do preço de compra do veículo, desde que a referida indemnização constitua uma reparação adequada do dano sofrido.**

Assinaturas