



O caso Volkswagen – A proteção do comprador

Sandra Passinhas¹

I. Introdução

Dos 11 milhões de viaturas com motores turbo-diesel de injeção direta que foram programadas pelo Grupo Volkswagen (VW) para ativarem dispositivos manipuladores de resultados durante os testes laboratoriais de controlo de emissões, cerca de 100 000 circulam em Portugal.

Até à data em que escrevemos este artigo², não tinha sido adotada nenhuma medida governativa contra o grupo VW e não é previsível que tal venha a suceder. Na medida em que Portugal não tem laboratórios de testes nem serviços técnicos especializados em testes de emissões de veículos a motor, tal como previstos no Regulamento (CE) 715/2007³, e o art. 30 da Diretiva 2007/46/CE⁴

¹ Doutora em Direito; Professora Auxiliar da Faculdade de Direito de Coimbra.

² Este artigo foi originalmente publicado em 14 de fevereiro de 2017, in *EuCML – Journal of European Consumer and Market Law*, 1/2017, Vol. 6, C.H.Beck – Wolters Kluwer – Nomos, págs. 42 a 45, com o título “*Dieseltgate*” and *Consumer Law: Repercussions of the Volkswagen Scandal in Portugal*.

³ 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, na redação atual.

⁴ 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



estatuí que é ao Estado-Membro que concede a homologação CE que compete a adoção das medidas necessárias para assegurar a conformidade dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas produzidos com o modelo ou tipo homologados, Portugal não procedeu a qualquer investigação autónoma nesta matéria específica.

Apesar da ausência de reação direta contra o Grupo VW, a atitude do Estado português não foi de indiferença face ao sucedido. Em outubro de 2015, foi criado um Grupo de Trabalho presidido pelo Ministro da Economia e pelo Ministro do Ambiente, cuja missão consistia em monitorizar e avaliar as linhas de atuação face ao impacto da crise Volkswagen, assegurando o respeito pelo ambiente, pela fiscalidade e pelos direitos dos consumidores. O Grupo apresentou um relatório preliminar em novembro de 2015⁵, tendo ainda como função coordenar informação e acompanhar os acontecimentos subsequentes, em especial, os resultados do plano de chamada às oficinas (*recall plan*) posto em prática pela VW.

Por outro lado, a Direção-Geral do Consumidor (DGC) – a agência governamental que tem por missão contribuir para a elaboração, definição e execução da política de defesa do consumidor com o objetivo de assegurar um nível elevado de proteção – tem disponibilizado aos consumidores, de forma permanente, informação atualizada através do seu sítio na *internet*.

seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

⁵ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc20/os-ministerios/me/mantenha-se-atualizado/20151113-me-volkswagen.aspx>.



A conduta imprópria da VW suscitou várias questões jurídicas em Portugal, nomeadamente em matéria fiscal, uma vez que as emissões de dióxido de carbono e outras partículas têm efeitos fiscais diretos. Neste sentido, a VW dirigiu uma carta à Ministra das Finanças à altura, informando que a regularização adicional de impostos seria totalmente suportada pelo Grupo Volkswagen e solicitando – se necessário através da tomada de medidas legislativas ou administrativas – que as autoridades competentes não imputassem aos proprietários das viaturas quaisquer valores adicionais⁶. Do mesmo modo, em matéria de segurança, pode ser convocado o art. 114.º, n.º 4, do Código da Estrada, que impõe sanções ao fabricante ou vendedor que coloque no mercado veículos, sistemas, componentes ou acessórios sem aprovação ou infringindo as normas que disciplinam o seu fabrico e comercialização: de € 600 a € 3.000 se for pessoa singular ou de € 1.200 a € 6.000 se for pessoa coletiva, acompanhados da perda dos objetos.

O objeto do nosso texto é delimitar, no ordenamento jurídico português⁷, quais os direitos do adquirente de um veículo com motor diesel equipado com um dispositivo manipulador de resultados. Em primeiro lugar, enunciaremos as normas jurídicas aplicáveis às práticas comerciais enganosas e à venda de bens defeituosos, distinguindo, neste regime, aquelas aplicáveis aos negócios *business-to-consumer* (B2C) e as aplicáveis aos negócios

⁶ Cfr. o relatório citado na nota anterior.

⁷ No que respeita à proteção do consumidor, sublinhe-se que, assumidamente, a atitude do Governo português se norteou por agir de um modo objetivo, preciso e harmonizado com os demais Estados Membros, e em conjunto com a Comissão Europeia.



celebrados entre dois profissionais (B2B) ou entre dois particulares (C2C). Em segundo lugar, descreveremos as medidas de tutela disponíveis para o comprador, nomeadamente a invalidação do contrato ou, noutro plano, a reparação, a substituição, a redução de preço e a resolução do contrato. Sublinharemos não só que estas medidas não estão disponíveis para todos os compradores como que, em determinados casos concretos, poderão surgir problemas de proporcionalidade. Em terceiro lugar, indicaremos os métodos alternativos de resolução dos litígios entre consumidores e os vendedores dos veículos. Faremos ainda referência à existência de medidas de tutela coletiva e demonstraremos que a *actio inhibitoria* não é um meio adequado de proteção, no ponto cinco deste texto. Por último, concluiremos que um comprador português de um veículo com o motor manipulado irá, muito provavelmente, apenas beneficiar reflexamente da ordem emitida, em outubro de 2015, pelo *Kraftfahrt-Bundesamt*, o Serviço Federal dos Veículos a Motor alemão, impondo a remoção de qualquer dispositivo manipulador de resultados e a adoção das medidas adequadas para o cumprimento das regras legais aplicáveis.

II. Regras legais relevantes

No que respeita à proteção do comprador de um veículo com motor turbo-diesel de injeção direta manipulado, devemos convocar o regime legal das práticas comerciais desleais e o regime da compra e venda.

Em primeiro lugar, a manipulação de veículos diesel pela VW pode ser qualificada como uma prática comercial desleal enganosa, conferindo ao comprador os específicos meios de tutela previstos



na lei. De acordo com o regime das Práticas Comerciais Desleais⁸, no seu artigo 7.º, n.º 1, uma prática comercial⁹ pode ser considerada enganosa se contiver informação falsa - ou informação que, sendo factualmente correta, por qualquer razão, nomeadamente a sua apresentação geral, induza ou seja suscetível de induzir em erro o consumidor médio -, nomeadamente, no que respeita aos resultados e às características substanciais dos testes ou controlos efetuados ao bem (alínea b))¹⁰.

Para que a prática comercial seja considerada enganosa é, todavia, necessário, de acordo com o mesmo artigo 7.º, n.º 1, que se verifique um segundo requisito: exige-se que, no caso concreto, ela tenha conduzido ou fosse suscetível de ter conduzido o consumidor a tomar uma decisão de transação que este não teria tomado, ou pelo menos não teria tomado do mesmo modo.

Assim, para considerarmos que o adquirente de uma viatura programada pela VW para ativar dispositivos manipuladores de

⁸ Decreto-Lei 57/2008, de 26 de março, modificado pelo Decreto-Lei 205/2015, de 23 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2005/29/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, relativa às práticas comerciais desleais das empresas nas relações com os consumidores no mercado interno, e que altera a Diretiva 84/450/CEE do Conselho, as Diretivas 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE e o Regulamento CE 2006/2004.

⁹ Segundo o art. 3.º do Decreto-Lei 57/2008, que transpõe o artigo 2 (2) da Diretiva 2005/29/CE é “prática comercial” qualquer ação, omissão, conduta ou afirmação de um profissional, incluindo a publicidade e a promoção comercial, em relação direta com a promoção, a venda ou o fornecimento de um bem ou serviço ao consumidor. Ver Jorge Morais de Carvalho, *Manual de Direito do Consumo* (3ª ed., Almedina, 2016), págs. 88 e segs.

¹⁰ Note-se que esta prática é igualmente enganosa nas relações entre empresas (cfr. art. 7.º, n.º 3, do Decreto-Lei 57/2008).



resultados durante os testes laboratoriais de controlo está incluído no âmbito de proteção do regime contra as práticas comerciais desleais é necessário que se demonstre que, aquele adquirente em concreto, tomou uma decisão de transação que não teria tomado de outro modo, isto é, que se soubesse do valor real das emissões não teria comprado a viatura em causa, ou não teria comprado pelo mesmo preço.

Já no que respeita à compra e venda de coisas defeituosas, os direitos do comprador de um automóvel com um dispositivo manipulador de resultados diferem consoante o tipo de partes envolvidas: uma transação B2C é regulada pelo Decreto-Lei 67/2003, de 8 de abril¹¹; se um particular comprar um automóvel de um vendedor não profissional (C2C), ou um profissional comprar um automóvel de outro profissional (B2B), aplicam-se os arts. 913 e seguintes do Código Civil¹², que estatuem o regime jurídico da venda de coisas defeituosas.

¹¹ Que transpõe a Diretiva 1999/44/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio, sobre certos aspetos da venda de bens de consumo e das garantias a ela relativas [1999] JO L 1717.

¹² Cabe ainda referir os arts. 469.º a 471.º do Código Comercial. Embora este regime abranja os poucos casos, muito específicos, de venda comercial, abrange, por exemplo, os casos de empresas que compram frotas de automóveis ou automóveis individuais, com base apenas numa descrição genérica, sem ver os concretos automóveis. Nestes casos, o comprador poderá resolver o contrato caso o automóvel “não esteja conforme à amostra ou qualidade convencionada” (art. 469º) ou caso “não lhe convenha” (art. 470º), sendo que o comprador deve denunciar o defeito no momento do exame ou, não as examinando, tem oito dias para denunciar o defeito (art. 471º).



Segundo o art. 3 do Decreto-Lei 67/2003, num contrato B2C¹³, o vendedor responde perante o consumidor por qualquer falta de conformidade que exista no momento em que o bem lhe é entregue. Um veículo no qual se verifiquem divergências entre as medições obtidas nos testes do ciclo CO₂ e aquelas observadas em situação de condução real, que resultem de manipulação dos resultados daqueles testes, não pode ser considerado como estando em conformidade com o contrato. O veículo está, pois, protegido durante o prazo de garantia, que tem a duração de dois anos a contar da entrega do bem, de acordo com o artigo 5.º, n.º 1, do Decreto-Lei 67/2003¹⁴.

As faltas de conformidade que se manifestem num prazo de dois anos a contar da data de entrega de coisa móvel corpórea presumem-se existentes já nessa data, salvo quando tal for incompatível com a natureza da coisa ou com as características da falta de conformidade¹⁵. O tradicional princípio de “*caveat emptor*” foi substituído pelo “*caveat venditor*”. O comprador tem apenas de provar que existe uma desconformidade; cabe ao vendedor, de acordo com as regras gerais do ónus da prova, demonstrar que a desconformidade não existia no momento da venda¹⁶.

Exige-se, ainda, a denúncia do defeito pelo comprador. Esta deve ser efetuada dentro dos dois meses subsequentes ao conhecimento

¹³ Note-se, todavia, que segundo o art. 4.º, n.º 6, do Decreto-Lei 67/2003, os direitos previstos naquele artigo transmitem-se ao terceiro adquirente do bem.

¹⁴ Permite o artigo 5.º, n.º 2, que o prazo de garantia possa, por acordo das partes, ser reduzido a um ano, tratando-se de coisa móvel usada.

¹⁵ Art. 5.º-A (3) do Decreto-Lei 67/2003.

¹⁶ Cfr. arts. 350.º e 344.º do CC.



do defeito, e as medidas de tutela e compensação devem ser exigidas dentro de dois anos a contar da denúncia¹⁷.

Se um particular comprar um veículo a um vendedor não profissional (contratos C2C), ou um profissional adquirir um automóvel a outro profissional (contratos B2B) são aplicáveis os arts. 913 e seguintes do Código Civil. Nos termos daquela disposição, verifica-se uma venda de coisa defeituosa quando a coisa vendida sofre de vício que a desvalorize ou impeça a realização do fim a que é destinada, ou não tiver as qualidades asseguradas pelo vendedor ou necessárias para a realização daquele fim. No caso em análise, entendemos que um veículo com emissões em condução real superiores às emissões obtidas em testes de laboratório não cumpre os níveis de qualidade assegurados pelo vendedor e deve ser considerado como defeituoso¹⁸.

Sendo a coisa defeituosa, o comprador deve denunciar¹⁹ ao vendedor o defeito até trinta dias após conhecimento do mesmo e dentro dos seis meses após celebração do contrato²⁰.

¹⁷ O prazo para o exercício dos direitos está consagrado no art. 5.º-A, n.º 3.

¹⁸ É certo que a publicidade negativa que resulta do dispositivo manipulador de resultados – e a consequente perda de confiança na marca que decorre da conduta imprópria da empresa – parecem-nos suscetíveis de causar uma perda de valor do veículo vendido. Todavia, este não é defeito que existisse à data da venda do veículo, pelo que não constitui o contrato em venda de coisa defeituosa.

¹⁹ Salvo nos casos quem o defeito foi intencionalmente causado pelo vendedor (art. 916.º do Código Civil).

²⁰ Deve também tomar-se em consideração que de acordo com o art. 12.º do Decreto-Lei 149/95, de 24 de junho, sobre contratos de locação financeira, o locador não é responsável pelos defeitos da coisa e o locatário tem direito de agir diretamente contra o vendedor, segundo o art. 13.



Em nossa opinião, o regime da venda de coisas defeituosas coloca várias dificuldades ao comprador, desde logo no que respeita à necessidade e ao prazo de denúncia. Igualmente, o prazo de garantia, mesmo no caso dos dois anos de garantia conferido pelo regime da venda de bens de consumo, pode excluir vários compradores da proteção jurídica. Neste caso, sendo o prazo da garantia contado a partir da data de celebração do contrato de compra e venda, ficarão excluídos do âmbito da garantia pelo menos os contratos celebrados antes de outubro de 2013.

III. Medidas de tutela

As práticas comerciais desleais são proibidas em Portugal²¹ e os contratos celebrados sob influência de uma prática comercial desleal são anuláveis a pedido do consumidor, tal como estatuído pelo art. 14, n.º 1, do Decreto-Lei 57/2008. De acordo com a regra geral do art. 287 do Código Civil, o consumidor tem o direito de anular o contrato dentro de um ano a contar do conhecimento da prática desleal.

O regime das práticas comerciais desleais confere ainda ao consumidor o direito de exigir, em alternativa à anulação do contrato, a modificação equitativa do contrato. O consumidor também tem a possibilidade de optar pela redução do contrato, excluindo os conteúdos inválidos²². O art. 15 do Decreto-Lei

²¹ Segundo o art. 19.º do Decreto-Lei 57/2008, a autoridade administrativa com competência para sancionar comportamentos comerciais ilícitos é a ASAE (Autoridade de Segurança Alimentar e Económica). A DGC também deve intervir se a prática comercial estiver relacionada com a publicidade.

²² Cfr. art. 14.º.



57/2008 estabelece ainda que o consumidor lesado por efeito de alguma prática comercial desleal proibida tem direito a ser ressarcido dos danos sofridos, nos termos gerais.

Deve sublinhar-se, contudo, que o consumidor tem o ónus de provar, como referimos acima, que a prática desleal o levou a tomar uma decisão contratual que não teria tomado de outro modo, o que pode ser difícil de suceder no que respeita a emissões de CO₂ de um veículo com motor diesel.

No que respeita ao regime da compra e venda, num contrato B2C, em caso de falta de conformidade, o consumidor tem direito a que a conformidade dos bens seja resposta sem encargos²³, através da reparação ou substituição da coisa. O consumidor tem ainda direito a pedir uma redução adequada do preço ou a resolver o contrato²⁴. O legislador não estabeleceu uma hierarquia entre as várias medidas de tutela; como tal, o consumidor tem direito à medida que melhor satisfaça os seus interesses, desde que seja possível e não constitua um abuso de direito (cuja determinação, segundo a melhor doutrina, se reconduzirá à aplicação de um juízo de proporcionalidade)²⁵. A reparação ou a substituição devem ser

²³ A Volkswagen assegurou que os proprietários dos veículos não sofreriam qualquer responsabilidade ou custos, financeiros ou de qualquer outro tipo, que resultasse da regularização dos veículos equipados com dispositivo para falsear resultados, que serão integralmente suportados pela empresa.

²⁴ Estas regras são imperativas. Qualquer contrato celebrado com o vendedor antes de a desconformidade ser conhecida pelo vendedor, que direta ou indiretamente limites ou exclua os direitos que resultam do Decreto-Lei 67/2003, não vincula o consumidor.

²⁵ António Pinto Monteiro/Jorge Morais Carvalho, “STJ., Acórdão de 17 de Dezembro de 2015 (Direitos do consumidor em caso de falta de conformidade do bem com o contrato) [2016] RLI 3997, págs. 245 e segs.; Luis Menezes Leitão,



realizadas em trinta dias²⁶. O consumidor pode ainda optar por ter a conformidade do veículo reposta pelo fabricante. Nos termos do artigo 6.º, sem prejuízo dos direitos que lhe assistem perante o vendedor, o consumidor que tenha adquirido coisa defeituosa pode optar por exigir do produtor a sua reparação ou substituição, salvo se tal se manifestar impossível ou desproporcionado tendo em conta o valor que o bem teria se não existisse falta de conformidade, a importância desta e a possibilidade de a solução alternativa ser concretizada sem grave inconveniente para o consumidor. O produtor só pode opor-se ao exercício dos direitos pelo consumidor verificando-se algum dos seguintes factos: resultar o defeito exclusivamente de declarações do vendedor sobre a coisa e sua utilização, ou de má utilização; não ter colocado a coisa em circulação; poder considerar-se, tendo em conta as circunstâncias, que o defeito não existia no momento em que colocou a coisa em circulação; não ter fabricado a coisa nem para venda nem para qualquer outra forma de distribuição com fins lucrativos, ou não a ter fabricado ou distribuído no quadro da sua actividade profissional; terem decorrido mais de 10 anos sobre a colocação da coisa em circulação. Note-se, a este propósito, que o representante

Direito das Obrigações (7ª ed., Almedina, 2010) págs. 157 e segs.; Fernando Gravato Morais, “A alternatividade dos meios de defesa do consumidor no caso de desconformidade da coisa com o contrato de compra e venda” in Ada Pellegrini Grinover et all (ed.) Liber Amicorum Mário Frota – A causa dos direitos dos consumidores (Almedina 2012) págs. 155 e segs.

²⁶ Nos termos do art. 7.º, o vendedor que tenha satisfeito ao consumidor um dos direitos previsto no artigo 4.º bem como a pessoa contra quem foi exercido o direito de regresso gozam de direito de regresso contra o profissional a quem adquiriram a coisa, por todos os prejuízos causados pelo exercício daqueles direitos. Vide, ainda, o art. 8.º, quanto ao exercício deste direito.



do produtor na zona de domicílio do consumidor é solidariamente responsável com o produtor perante o consumidor.

Por último, cabe relembrar que o art. 12 da Lei de Defesa do Consumidor²⁷ estatui que o vendedor é responsável pelos danos, nos termos gerais da responsabilidade civil (por exemplo, privação temporária do bem ou desvalorização do bem).

Segundo o regime do Código Civil português, num negócio B2B ou C2C, caso o comprador prove a existência de defeitos que afetem a qualidade do bem vendido, tem direito à reparação²⁸ ou substituição do bem. O vendedor, contudo, não é obrigado a reparar ou substituir o bem caso não tivesse conhecimento do defeito. Esta exclusão prejudica substancialmente a posição do comprador. Em alternativa, o comprador pode pedir a anulação do contrato, com base no regime jurídico do erro ou do dolo²⁹. Neste caso, para se poder anular o contrato, será necessário provar que o comprador não teria tomado a decisão de contratar caso conhecesse o defeito. O artigo 247.º do Código Civil (aplicável ex vi artigo 251) determina que “a declaração negocial é anulável, desde que o declaratório conhecesse ou não devesse ignorar a essencialidade, para o declarante, do elemento sobre que incidiu o erro”. Do mesmo modo, o artigo 254.º estatui que pode pedir a anulação o declarante cuja vontade tenha sido determinada pelo dolo, isto é, a sugestão ou o artifício que alguém empregue com a intenção ou consciência de induzir ou manter em erro o autor da declaração.

²⁷ Lei 24/96, de 31 de julho, na sua versão atual.

²⁸ Art. 914.º do Código Civil.

²⁹ Art. 905.º por força do art. 913.º do Código Civil.



A redução de preço encontra-se expressamente prevista no art. 911 do Código Civil. Numa solução informada pelo *favor contractus*³⁰, se for feita prova de que o comprador teria adquirido o bem por um preço inferior, este apenas terá direito à redução do preço.

Por último, o comprador pode também pedir uma indemnização por danos sofridos (caso o vendedor seja responsável pelo defeito). Caso exista intenção (*dolus*) da parte do vendedor, este terá de indemnizar o comprador pelos danos que este não teria sofrido se não tivesse celebrado o contrato. Se o contrato for anulável, com base em erro do comprador, a responsabilidade do vendedor é excluída caso este não tivesse conhecimento do defeito. Em qualquer caso, se existir responsabilidade do vendedor, esta não abrange os danos emergentes do contrato³¹.

O Código Civil estabelece uma hierarquia estrita dos meios de tutela; assim, o comprador de um veículo com motor diesel tem, em primeiro lugar, de procurar obter a sua reparação³². Só se a reparação não for possível ou o vendedor não conhecesse o defeito do bem é que o comprador tem direito à substituição do veículo. O vendedor mantém, no entanto, a possibilidade de provar que o comprador sempre teria adquirido a viatura, embora pagando um preço inferior. Neste caso, ser-lhe-á concedida apenas uma redução de preço.

³⁰ Sobre o *favor negotii*, vide Pedro Pais de Vasconcelos, *Teoria Geral do Direito Civil* (. 8.ª ed., Almedina, 2015), págs. 658 e ss.

³¹ Art. 915.º do Código Civil.

³² Segundo o art. 912.º do Código Civil estas regras são supletivas, pelo que as partes podem acordar de modo diferente.



As dificuldades para o comprador de um veículo programado para a manipulação dos testes de emissões de CO₂ são bem evidentes no regime da compra e venda de coisa defeituosa. No que à reparação diz respeito, na venda B2B ou C2C, o comprador pode escusar-se à reparação se desconhecia sem culpa a falta de qualidade de que o veículo padece. No que se refere à substituição de uma viatura por causa de emissões de CO₂, dificilmente esta seria considerada proporcional; cremos que um pedido de substituição do bem com base apenas no dispositivo manipulador de emissões de teste de CO₂ facilmente seria considerado abusivo. No que respeita à anulação do contrato, como já referi, o comprador tem o ónus de provar que não teria celebrado o contrato se conhecesse o defeito do bem. Contudo, mais uma vez, parece-nos muito difícil conseguir-se demonstrar que o comprador não teria comprado a viatura caso soubesse quais eram as reais emissões de CO₂.

IV. Aplicação

Para além dos mecanismos judiciais de resolução de litígios, existem em Portugal vários sistemas destinados a resolver litígios de consumo extrajudicialmente³³. Todos os litígios que resultem de

³³ A Diretiva 2013/11/UE do Parlamento e do Conselho de 21 de maio de 2013 sobre a resolução alternativa de litígios de consumo, que altera o Regulamento (CE) 2006/2004 e a Diretiva 2009/22/CE (Diretiva RAL) foi transposta para Portugal pela Lei sobre a Resolução Extrajudicial de Litígios de Consumo, Lei 144/2015, de 8 de setembro. Ver Jorge Morais Carvalho/Joana Campos Carvalho “Problemas Jurídicos da Arbitragem e da Mediação de Consumo”, in [2016] RED – Revista Electrónica de Direito 1; Sandra Passinhas “Resolução Alternativa de



uma relação jurídica que as partes possam fazer terminar por acordo e que a lei não atribua em exclusivo aos tribunais judiciais, podem ser resolvidos por meios alternativos de resolução de litígios.

A resolução extrajudicial de litígios pode ser obtida através de mediação, conciliação e arbitragem, permitindo, pois, a resolução de litígios entre compradores e fornecedores que estejam domiciliados em Portugal, bem como compradores e fornecedores localizados em diferentes Estados Membros.

A possibilidade de resolver os litígios de consumo através de arbitragem institucionalizada foi reconhecida legalmente em 1986³⁴ e o estabelecimento de centros de arbitragem de consumo tem vindo a ocorrer desde essa data. Estes centros podem ter competência geral, ou serem especializados em determinadas áreas. O centro de arbitragem específico para o setor automóvel é o CASA (Centro de Arbitragem do Sector Automóvel); este tem competência para resolver litígios entre profissionais e consumidores, mas também litígios B2B e C2C.

Em princípio, o recurso a meios alternativos de resolução de litígios é voluntário e exige o consentimento tanto do consumidor como do fornecedor. Como tal, também no caso da arbitragem, é necessário que o profissional concorde com o recurso a estes meios. Contudo, esta concordância pode ocorrer caso a caso – apenas abrangendo um litígio específico – ou pode ser geral, através de uma adesão prévia e plena (situação em que o profissional propõe

Litígios do Consumo” in António Pinto Monteiro (ed.), O Contrato na gestão do risco e na garantia da equidade (Almedina, 2015) págs. 357 e segs..

³⁴ Cfr. o Decreto-Lei 425/86, de 27 de novembro.



o recurso à arbitragem em todos os litígios de que seja parte). O CASA tem 1400 aderentes. Podemos, razoavelmente, presumir que vários aderentes sejam concessionários da Volkswagen, podendo estar já em curso alguns processos arbitrais, ainda que até à data não sejam conhecidas quaisquer decisões.

V. Mecanismos de ação popular e ação inibitória

Segundo o art. 52, n.º 3, da Constituição portuguesa “*É conferido a todos, pessoalmente ou através de associações de defesa dos interesses em causa, o direito de ação popular nos casos e termos previstos na lei, incluindo o direito de requerer para o lesado ou lesados a correspondente indemnização, nomeadamente para: a) Promover a prevenção, a cessação ou a perseguição judicial das infrações contra a saúde pública, os direitos dos consumidores, a qualidade de vida e a preservação do ambiente e do património cultural (...)*”. Em Portugal, o regime geral de ação popular encontra-se na Lei 83/95, de 31 de agosto. Este inclui vários tipos de ação popular, nomeadamente a ação popular para indemnização de danos, incluindo indemnização coletiva. Segundo o art. 18, n.º 1, (I) e o art. 13, (a), (b) e (c) da Lei de Defesa do Consumidor, os consumidores e associações de consumidores têm legitimidade para intentar e ser partes em processos civis, independentemente de serem lesados diretos. Também é reconhecida legitimidade ao Ministério Público e à Direção-Geral do Consumidor, quando estejam em causa interesses individuais homogêneos, coletivos ou difusos. A ação popular pode seguir qualquer regime processual regulado pelo Código de Processo Civil, e no caso de indemnização



coletiva abrange todas as pessoas exceto as que optarem por não ser abrangidas (*opt-out system*).

Nos casos de *actio popularis* para compensação coletiva, os meios de tutela consistem, fundamentalmente, na responsabilidade civil pelos danos, segundo o art. 22. Esta responsabilidade por ser fundada na culpa, mas também pode ser sem culpa, nos casos previsto na lei (art. 23). Segundo o art. 22, n.º 4, da Lei 83/95, os lesados têm direito a receber a indemnização nos termos gerais da responsabilidade civil, mas a indemnização prescreve três anos após o trânsito em julgado da sentença. Nesta matéria, deve ter-se em consideração o papel das associações de consumidores. Segundo o art. 17 da Lei de Proteção do Consumidor, as associações de consumidores são organizações sem fins lucrativos, que têm como objetivo principal proteger os direitos e os interesses dos consumidores em geral ou dos consumidores seus associados em particular. A DECO - Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor é a maior associação de defesa dos consumidores em Portugal. É uma associação de defesa de consumidores independente, com estatuto de utilidade pública. É também editora de uma revista de testes (Deco Proteste). Muito recentemente, a edição de setembro de 2016 foi dedicada ao caso Volkswagen, e a DECO anunciou que estava a planear processar a Volkswagen³⁵.

³⁵ Em novembro de 2016, foi noticiada a propositura de uma ação pela DECO contra o Grupo Volkswagen, com o fundamento no atraso na reparação dos veículos (isto é, na execução do *recall* às oficinas), bem como no tratamento discriminatório que a VW concedeu aos compradores europeus face aos compradores americanos (que receberam indemnização na sequência da descoberta das manipulações).



Cabe ainda referir a ação inibitória, que resulta do art. 10 da Lei de Proteção dos Consumidores. Esta ação pode ser usada para prevenir, corrigir ou fazer cessar práticas lesivas que (*inter alia*) ameacem a saúde ou segurança física dos consumidores, ou para prevenir ou fazer cessar cláusulas abusivas ou práticas comerciais expressamente proibidas por lei. Estatui-se ainda a possibilidade de uma sentença proferida numa ação deste tipo incluir uma sanção pecuniária compulsória segundo o art. 829-A do Código Civil (independentemente da indemnização a que haja lugar). Como referimos acima, a manipulação dos motores dos veículos automóveis pode ser considerada uma prática comercial enganosa. Contudo, os novos veículos do Grupo VW equipados com motores diesel à venda na União Europeia cumprem o padrão Euro 6 e respeitam as regras legais e os parâmetros ambientais. A VW garantiu ainda que as emissões em excesso não colocam em causa a segurança da viatura em condições reais. De facto, não foi contestado que os desvios técnicos observados em condições de teste não têm efeito na segurança da condução. Considerando que os veículos em causa são seguros, não parece ser juridicamente aceitável recorrer a uma proibição, geral ou parcial, de venda de veículos do grupo VW.

VI. Conclusões

Sublinhámos neste texto as principais dificuldades que um comprador de um veículo defeituoso pode enfrentar face ao Direito português: as diferenças entre o regime legal de proteção dos consumidores e dos não consumidores; um curto prazo de garantia ou de denúncia do defeito; a falta de adequação dos meios de tutela



existentes; em alguns casos, a exigência da prova de que o comprador não teria adquirido o veículo se tivesse conhecido o defeito.

Importa realçar, contudo, que, em 15 de outubro de 2015, o Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), o Serviço Federal dos Veículos a Motor alemão³⁶, depois de ter concluído que os programas informáticos instalados em certos motores diesel eram dispositivos manipuladores ilícitos nos termos do art. 5.º, n.º 2, do Regulamento 715/2007, proferiu uma decisão vinculativa obrigando a VW a chamar os veículos às suas oficinas para reparação. O KBA ordenou à VW que removesse todos os dispositivos manipuladores e que tomasse as medidas adequadas para repor o respeito pelas regras aplicáveis, com a obrigação de provar documentalmente o respeito pela ordem emitida. A chamada dos veículos (o *recall plan*) começou no início de 2016 e o KBA está a monitorizar a evolução do procedimento.

Como tal, podemos concluir que os compradores portugueses de veículos com motores manipulados irão, muito provavelmente, ser meros beneficiários colaterais da ordem da autoridade federal alemã, não encontrando tutela autónoma no regime português.

Sandra Passinhas

³⁶ Sublinhe-se que o Serviço Federal dos Veículos a Motor alemão é a entidade europeia credenciada para conceder homologações CE, nos termos dos diplomas elencados nas notas 3 e 4.