

Acórdãos STJ	Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça
Processo:	5/20.5YQSTR.L1.S1
N.º:	7.ª SECÇÃO
Convenção:	
Relator:	NUNO PINTO DE OLIVEIRA
Descrições:	CONCORRENCIA RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL CULPA DANO NEXO DE CAUSALIDADE PERDA DE CHANCE INDEMNIZAÇÃO CÁLCULO EQUIDADE LIQUIDAÇÃO ULTERIOR DOS DANOS JUROS DE MORA PRESCRIÇÃO PRESUNÇÃO LEGAL PRESUNÇÃO JUDICIAL PODERES DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA ILOGICIDADE DA PRESUNÇÃO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA DIRETIVA COMUNITÁRIA PRINCÍPIO DA INTERPRETAÇÃO CONFORME O DIREITO EUROPEU

Data do Acórdão:	18-09-2025
Votação:	UNANIMIDADE
Texto Integral:	S
Privacidade:	1

Meio Processual:	REVISTA (PROPRIEDADE INTECTUAL)
Decisão:	NEGADA A REVISTA

Sumário:	I - O dano indemnizável em caso de infracção do direito da concorrência consiste no sobrepreço, ou seja, na diferença entre o preço real, efectivamente pago e o preço hipotético. que teria sido pago se não se tivesse verificado a infracção. II - A presunção de que um cartel teve um <i>efeito</i> correspondente ao seu <i>objecto</i> não pode considerar-se <i>manifestamente ilógica</i>.
----------	---

Decisão Texto	PROCESSO N.º 5/20.5YQSTR.L1.S1
---------------	--------------------------------

Recorrente: AB Volvo

Recorrida: TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A.

I. — RELATÓRIO

1. TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A., propôs a presente acção declarativa de condenação, sob a forma de processo comum, contra as requeridas AB Volvo e NORS, S.A., pedindo a condenação da Ré AB Volvo a pagar-lhe a quantia de € 1.242.155,36 (um milhão duzentos e quarenta e dois mil cento e cinquenta e cinco euros e trinta e seis cêntimos), “acrescida dos juros de mora vencidos desde a data da infracção e dos que se vencerem até integral pagamento”.

2 As Rés NORS, S.A., e AB Volvo deduziram contestação, defendendo-se por impugnação e por excepção.

3. A Ré NORS, S.A., invocou a excepção dilatória de ilegitimidade passiva e, subsidiariamente, a excepção peremptória de prescrição.

4. A Ré AB Volvo invocou, tão-só, a excepção peremptória de prescrição.

5. Em despacho saneador, foi julgada procedente a excepção dilatória de ilegitimidade passiva da Ré NORS, SA.

6. O Tribunal de 1.^a instância julgou a acção parcialmente procedente.

7. O dispositivo da sentença proferida pelo Tribunal de 1.^a instância é do seguinte teor:

Em face de todo o exposto, julgo a presente acção parcialmente procedente nos seguintes termos:

I. — Condene a R. a pagar à A. a quantia que se vier a liquidar correspondente ao custo adicional que a A. pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, correspondente a 5% do preço de aquisição dessas viaturas que se vier a apurar e no máximo até aos montantes indicados supra no § 494, acrescidos de juros de mora desde 31.03.2020, até efetivo e integral pagamento de acordo com a taxa legal aplicável aos juros civis (e as demais que venham a ser aprovadas);

II. — Condeno a R. a pagar à A. a quantia total de duzentos e setenta e oito mil e trezentos e oitenta e cinco euros (€ 278.385,00) em relação aos veículos identificados nas alíneas II) a jjjjj) dos factos provados, acrescida de juros de mora desde 31.03.2020, até efetivo e integral pagamento de acordo com a taxa legal aplicável aos juros civis (e as demais que venham a ser aprovadas);

III. — Condeno a R. a pagar à A. a quantia total de trinta e cinco mil e quinhentos euros (€ 35.500,00) em relação aos veículos identificados na alínea kkkkk) dos factos provados, acrescida de juros de mora desde 07.01.2015, até efetivo e integral pagamento de acordo com a taxa legal aplicável aos juros civis (e as demais que venham a ser aprovadas);

IV. — Absolvo a R. de tudo o mais peticionado.

8. Inconformadas, a Autora TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A., e a Ré AB Volvo interpuseram recurso de apelação.

9. O Tribunal da Relação julgou parcialmente procedente o recurso interposto pela Autora TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A., e totalmente improcedente o recurso interposto pela Ré AB Volvo.

10. O dispositivo do acórdão proferido pelo Tribunal da Relação é do seguinte teor:

Pelo exposto, acordam os juízes deste Tribunal da Relação em julgar parcialmente procedente o recurso interposto pela A. e improcedente o recurso interposto pela R., revogando parcialmente a sentença recorrida e decidindo em sua substituição:

a) Condenar a Ré a pagar à Autora a quantia de que se vier a liquidar correspondente ao custo adicional que esta pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, correspondente a 5% do preço de aquisição dessas viaturas que se vier a apurar e no máximo até aos montantes de sobrecusto invocados pela Autora, acrescida dos juros de mora vencidos desde a data de celebração do respetivo contrato de compra e venda que, face à factualidade apurada, se reporta à data indicada como tendo sido o limite temporal em que tal aconteceu (ex. "...mas não posterior a 16.07.1997"), até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis;

b) Condenar a Ré a pagar à Autora a quantia de Euros 278.385,00 (duzentos e setenta e oito mil e trezentos e oitenta e cinco), acrescida de juros de mora, vencidos desde as datas em que foram celebrados os

respetivos contratos de compra e venda (identificados nas alíneas II) a jjjjj) dos factos provados) e vincendos até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis;

c) Condenar a Ré a pagar à Autora a quantia de Euros 35.500,00 (trinta e cinco mil e quinhentos), acrescida de juros de mora, vencidos desde 7 de janeiro de 2015, que corresponde à data em que foi exercido o direito de opção de compra das viaturas através do pagamento do valor residual, até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis;

d) Absolver a Ré de tudo o mais peticionado.

Custas pelas Recorrentes, na proporção dos respetivos decaimentos, que se fixam em 30% da A. e 70% da R. (artigo 527º, n.ºs 1 e 2 do CPC).

11. Inconformada, a Ré AB Volvo interpôs recurso de revista.

11. Finalizou a sua alegação com as seguintes conclusões:

A. Introdução

1) O Tribunal Recorrido incorreu num conjunto de erros de direito significativos e importantes, em inobservância dos princípios e regras legais vigentes em matéria de responsabilidade civil.

2) O Tribunal Recorrido errou ao: (i) não demonstrar a culpa da Recorrente; (ii) desconsiderar as regras sobre distribuição do ónus da prova; (iii) aplicar à Partes diferentes critérios (standards) de prova; (iv) basear as suas conclusões num juízo presuntivo (sem sustento fáctico para o efeito), concluindo que é provável que a Infração tenha resultado danos para a Recorrida; (v) socorrer-se de uma estimativa judicial arbitrária e ilegal para quantificar o dano alegado pela Recorrida, ignorando as regras sobre a distribuição do ónus da prova e sobre o standard probatório que lhe era exigido, e arbitrando a final uma indemnização à Recorrida em termos legalmente desconformes; (vi) quantificar o montante do dano com recurso à estimativa judicial prevista no artigo 9.º, n.º 2 da LPE, não o fazendo, contudo, para o cálculo da medida da repercussão, assim falha ao não tratar a Recorrente e a Recorrida em condições de igualdade; e (vii) desconsiderar princípios constitucionais fundamentais, incorrendo numa interpretação das normas em presença de forma contrária à CRP.

3) Os erros de direito em que incorreu o Tribunal Recorrido impõem, nestes termos, a revogação do Acórdão Recorrido e a sua substituição por outro que absolva a Recorrente dos pedidos contra si formulados.

B. Da Admissibilidade do Recurso de Revista

1. Da admissibilidade do Recurso de Revista Excecional

4) O presente recurso deverá ser admitido como recurso de revista excecional, porquanto preenche os requisitos previstos nas alíneas a) e b), do n.º 1, do artigo 672.º do CPC, tendo a Recorrente cumprido os ónus de alegação e de fundamentação previstos no n.º 2 do referido preceito.

5) Estão em causa questões cuja apreciação, pela sua relevância jurídica e interesse público, são claramente necessárias para uma melhor aplicação do Direito, desde logo porque não existe uma orientação jurisprudencial sedimentada sobre tais temas, apesar de, aproximando-nos do caso concreto, estarem pendentes dezenas de ações de natureza similar em Portugal contra os vários fabricantes de camiões, na decorrência da Decisão, em muitas das quais foram invocados os institutos jurídicos em apreço.

6) Tais questões decorrem da dificuldade de interpretação e aplicação de legislação recente (como é o caso da Diretiva e da LPE) no âmbito de ações de responsabilidade civil intentadas no seguimento de uma decisão da Comissão, as quais constituem uma novidade no panorama jurisdicional nacional, sendo certo que se avizinham no horizonte outras tantas ações de natureza semelhante (incluindo diversas ações populares, de manifesto interesse público), nas quais as mesmas questões jurídicas se irão certamente colocar.

7) São várias as dúvidas que têm surgido em torno da interpretação e aplicação de tais normas, as quais carecem de esclarecimento pelas instâncias superiores. Pelo que, é crucial obter um entendimento na Jurisprudência que se torne cada vez mais consensual e se vá sedimentado, oferecendo uma linha orientadora (e correta) de interpretação e aplicação das disposições legais ora em discussão aos vários processos em curso e aos que surgirão no futuro, para que seja possível decidir de forma cada vez mais segura nesta matéria, assim se contribuindo para a paz e certeza jurídicas que a Justiça pretende alcançar.

8) Além disso, estão em causa questões que incidem sobre interesses de particular relevância social que carecem de intervenção do Supremo

Tribunal de Justiça, cuja não resolução porá em perigo a certeza e segurança jurídicas que são apanágio de um sistema jurídico como o nosso.

9) Além do mais, o desfecho desta e de outras ações similares em que se colocam as mesmas questões nos vários Estados-membros da União Europeia, terá um impacto na consolidação do direito da concorrência, tendo consequências significativas no funcionamento do mercado. É que os critérios que vierem a ser fixados por este Tribunal na apreciação das referidas questões serão manifestamente relevantes no âmbito de outras ações de indemnização por danos decorrentes de infrações ao direito da concorrência em geral, e não apenas em relação a este caso específico.

10) O modo como o Tribunal Recorrido (i) aplica as regras sobre distribuição do ónus da prova, (ii) formula presunções judiciais de dano e de nexo causal, e (iii) recorre ao uso da estimativa judicial prevista no artigo 9.º, n.º 2, da LPE, conduz a uma situação de insegurança jurídica sem precedentes conhecidos no ordenamento jurídico português, o que não pode suceder.

11) Por conseguinte, urge encontrar a solução ético-socialmente mais acertada no que concerne à aplicação dos normativos aplicáveis in casu, porquanto tem manifesto interesse geral a emissão de diretrizes que permitam nortear os tribunais na decisão destas matérias.

C. Da aplicação e interpretação do direito

2. Da não verificação do requisito da culpa

12) Apesar do Acórdão Recorrido reconhecer a necessidade do preenchimento e respetiva demonstração do requisito da culpa em relação à Recorrida e aos danos por si sofridos, subtrai-se na sua demonstração (enquanto requisito cumulativo da responsabilidade civil por facto ilícito, nos termos do artigo 483.º do CC), sendo por demais evidente que não constam dos autos quaisquer elementos factuais que permitam culminar na demonstração inequívoca da culpa da Recorrente.

13) Na verdade, ficou por demonstrar que, através de uma Infração que consistiu predominantemente numa troca de informações, a Recorrente sabia ou tinha como saber que os alegados danos existiriam e se repercutiriam ao longo da cadeia de distribuição.

14) Isto significa, seguindo o raciocínio do Tribunal Recorrido, que a culpa da Recorrente não foi demonstrada, caindo logicamente por terra a possibilidade da sua responsabilização.

3. O recurso à presunção judicial para suprimir a falta de prova do dano e do nexo de causalidade é juridicamente inadmissível

15) A utilização (indevida) de uma presunção judicial de dano e nexo causal pelo Tribunal Recorrido consubstancia matéria de direito, sindicável pelo Supremo Tribunal de Justiça.

16) A presunção judicial de dano e nexo causal aplicada pelo Tribunal Recorrido é inadmissível e arbitrária, em violação do artigo 349.º do CC.

17) Deve o Tribunal ad quem reverter a decisão de que ora se recorre, extraindo todas as consequências de uma correta aplicação das regras de repartição do ónus da prova aplicadas ao caso dos presentes autos.

3.1 Questão prévia: o conhecimento destas questões pelo Supremo Tribunal de Justiça a título de revista normal é admissível

18) A utilização pelo Tribunal Recorrido de uma presunção contra legem, em sede probatória, é fundamento suficiente para que o Supremo Tribunal de Justiça avoque a si o conhecimento desta questão, em sede de revista, nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 674.º, n.º 1, alínea a) e 682.º, n.º 2 do CPC.

19) A Doutrina e Jurisprudência entendem que as presunções não se reconduzem a um meio de prova próprio, consistindo antes em ilações que o julgador extrai a partir de factos conhecidos para dar como provados factos desconhecidos, nos termos definidos no artigo 349.º do CC.

3.2. A presunção judicial não pode ser formulada como objetivo de suprir a falta de prova que incumbe ao onerado

20) A presunção legal prevista no artigo 17.º, n.º 2, da Diretiva não é aplicável

21) O Tribunal Recorrido afasta a aplicabilidade in casu da presunção prevista no artigo 17.º, n.º 2, da Diretiva (que institui uma presunção legal de danos), afirmando que valem, antes, as normas nacionais do regime da responsabilidade civil.

22) No entanto, é o próprio Tribunal Recorrido que, com recurso ao Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa proferido no âmbito do processo n.º 54/19.6YQSTR.L1, abre imediatamente a porta à possibilidade de se socorrer de uma estimativa judicial (inadmissível) de igual conteúdo àquela prevista na Diretiva e na LPE, numa aplicação retroativa das regras da LPE, e em concreta violação das regras sobre a distribuição do ónus da prova.

3.3. A presunção judicial também não pode ser formulada com base em danos abstratos: da necessidade de demonstração e de quantificação dos danos

23) Não podia o Tribunal Recorrido formular uma presunção como aquela que ora se discute para retirar conclusões quanto à existência e ao quantum dos supostos danos invocados nos presentes autos pela Recorrida.

24) Quando se presume que os cartéis causam danos, uma tal presunção refere-se à possibilidade de os cartéis – em abstrato / por natureza – poderem causar danos, mas não é certo que tal tenha ocorrido no caso da Infração.

25) Uma presunção de danos não se refere (nem pode referir) a um dano concreto causado por um cartel e também não deve servir para diminuir a exigência probatória quanto à sua quantificação.

26) Assim, caberá sempre a quem alega o dano demonstrar que sofreu o específico e concreto dano; se tal não sucede, não compete ao tribunal fazê-lo, nem mesmo através de um juízo presuntivo.

27) Em particular, o Tribunal Recorrido deveria questionar-se se a Recorrida sofreu efetiva e concretamente algum dano em resultado da Infração, algo que só poderia ser determinado através de prova econométrica, sendo que a que foi apresentada pela Recorrida não se apresenta sólida nem fiável.

28) Distraindo-se no que realmente importa, o Tribunal Recorrido opta por ignorar que nem todos os cartéis causam danos.

29) Contudo, o Tribunal Recorrido, à semelhança do Tribunal de primeira instância, em vez de traçar as suas conclusões com base na prova carreada para os autos, optou (erradamente) por formular uma presunção judicial com base em danos abstratos, à boleia de um raciocínio falacioso segundo o qual todos os cartéis causam danos e sob a forma de aumento de preços, esquecendo-se que era necessário que a

Recorrida tivesse demonstrado a verificação de um concreto e específico dano, algo que não logrou fazer.

30) Além disso, o Tribunal não efetuou “um exercício crítico e lógico”; tendo antes adotado “uma dualidade de critérios em termos de exigência probatória”. O Tribunal de primeira instância e o Tribunal Recorrido aceitaram a ausência de prova do dano cujo ónus pendia sobre a Recorrida, e optaram por colmatar as falhas probatórias que deveriam jogar a seu desfavor. Mas, perante a ausência de dados anteriores a 2003 no Relatório VT, já consideraram de pouco préstimo a prova económica efetuada pela Recorrente. Estamos, efetivamente, perante a aplicação inadmissível de uma dualidade de critérios que não pode proceder.

31) O Acórdão Recorrido, que dá como provada a existência de um dano, constitui um salto lógico, fruto da aplicação de uma dualidade de critérios probatórios, ultrapassando largamente o que seria admissível para a formulação de uma presunção de danos. Por isso, à luz dos erros de raciocínio acima expostos, o Acórdão Recorrido não pode ser mantido.

3.4. O nexo de causalidade não pode ser presumido: a Recorrida tinha o ónus de provar e, em qualquer caso, a Recorrente fez contraprova da existência de nexo causal.

A presunção judicial ultrapassa em moldes arbitrários a falta de prova sobre o nexo causal.

32) O Tribunal Recorrido faz uso de um juízo presuntivo para dar como provado mais um dos requisitos da responsabilidade civil, não tendo em conta aquilo que fora apresentado nos autos, desonerando a Recorrida daquilo que só a si incumbia provar.

33) Não estando o requisito do dano provado nos autos, não podia o Tribunal Recorrido socorrer-se de uma presunção judicial para, também por essa via, presumir um qualquer nexo causal.

34) Essa presunção de nexo causal não poderia existir atenta a factualidade presente nos autos.

35) Não se aplicando a presunção (nem legal, nem judicial) de existência de um nexo causal, cabia à Recorrida fazer a prova do mesmo - o que não logrou fazer, já que não identificou sequer qual o concreto facto ilícito que espoletou o dano por si alegadamente sofrido.

36) É evidente a fragilidade da identificação de um processo causal por parte do Tribunal Recorrido relativamente ao alegado sobrecusto suportado com a aquisição de cada um dos Veículos.

37) A prova testemunhal produzida nos autos, nomeadamente o depoimento prestado por AA, não permite demonstrar a causalidade exigida de acordo com o “padrão probatório” relevante.

38) O Tribunal Recorrido desconsiderou que (i) pode ser cometida uma infração sem que haja qualquer efeito real nos preços pagos pelos consumidores; (ii) não há qualquer conclusão na Decisão de que a Infração no presente caso tenha efetivamente resultado em preços mais elevados; e (iii) ainda que, fosse possível que da Infração tenham resultado preços pagos pelos compradores a jusante mais elevados do que teria sido o caso na ausência da Infração, também é possível que a Infração não tenha tido tal efeito (conforme elucida o Relatório VT); ou (iv) tendo tido, esse sobrecusto sempre teria sido repercutido pela Recorrida a jusante.

O juízo de probabilidade aplicado pelo Tribunal Recorrido é manifestamente desadequado.

39) Falha o Tribunal Recorrido no dever de identificação, à luz de todo o processo causal, de qual o comportamento ou comportamentos que em concreto foram adequados a causar os danos alegados, em conformidade com o requerido pelo disposto no artigo 563.º do CC. Sem essa concretização, não é possível sequer identificar um processo causal, não sendo possível avaliar, logicamente, se o mesmo respeita o critério da causalidade adequada.

40) O juízo de probabilidade do Tribunal Recorrido assenta numa presunção judicial legalmente inadmissível que parte de factos não provados e raciocínios ilógicos.

41) Assim, não era possível ao Tribunal formular uma qualquer presunção judicial de nexo causal entre a Infração e os putativos danos e, tendo-o feito, ficado demonstrado que formulou uma presunção judicial em claro desrespeito pelos ditames legais.

3.5. A presunção judicial de danos em resultado da Infração aplicada pelo Tribunal Recorrido parte de factos não provados e de raciocínios ilógicos

O Tribunal Recorrido assenta a presunção de danos em resultado da Infração num facto base – que não existe – de que a Infração em causa

correspondia predominantemente a um acordo estável e permanente de preços entre as visadas da Decisão da Comissão

42) Para chegar ao juízo presuntivo da existência de danos em resultado da Infração (que supostamente adviria da análise da Decisão de acordo com regras de experiência), o Acórdão Recorrido teve de estabelecer um facto – que não existe – de que a Infração em causa correspondia predominantemente a um acordo estável e permanente de preços. Assim sendo, não fazem sentido juízos probabilísticos, como os defendidos pelo Acórdão Recorrido, baseados nessa inexistente predominância de acordos de preços na Infração.

43) Não se pode concordar com a recusa do termo “predominantemente” (em relação ao facto de a Infração respeitar predominantemente a trocas de informações sobre preços brutos de tabela) por parte do Tribunal Recorrido. Para além de ser um termo que descreve corretamente os comportamentos conhecidos pela Comissão Europeia, é também importante na análise da alegação da Recorrida de que a prática lhe teria causado danos.

44) A Comissão não demonstrou na Decisão que quaisquer acordos (pontuais) tenham produzido efeitos restritivos para a concorrência no EEE ou em Portugal, nem determina, de modo algum, que tenha havido uma fixação generalizada dos preços de venda a final dos camiões em geral, nem que esses acordos incidissem, mesmo que ocasionalmente, sobre preços líquidos em Portugal.

45) O Acórdão Recorrido viola, assim, o artigo 349.º CC, o que impõe que seja revogado nomeadamente nessa parte.

Não resulta da Decisão que a Infração tenha resultado em danos ou sequer em efeitos anticoncorrenciais

46) Mesmo que o Tribunal a quo tivesse feito uso de uma presunção entre a Infração (mesmo definida corretamente) e a existência de danos para a Recorrida, essa presunção não era válida por ser evidentemente ilógica.

47) Não havia sustento argumentativo por parte do Tribunal Recorrido para poder afirmar com segurança que da concreta conduta imputada à Recorrente se poderiam presumir efeitos anticoncorrenciais e, em concreto, danos para a Recorrida.

48) O Acórdão Recorrido incorre num erro jurídico ao fazer uso da categoria da infração única e continuada (aplicada no âmbito do public

enforcement) para demonstrar a suposta bondade da presunção de danos por si aplicada. Essa categoria não serve para demonstrar a existência de danos decorrentes de uma prática anticoncorrencial, porque dessa categoria não resulta qual o comportamento específico da infração única e continuada sancionada pela Comissão que poderia ter causado (e causou) o dano alegado.

49) A Decisão não conheceu da existência de efeitos ou de danos decorrentes da Infração. Não obstante, se os efeitos de uma restrição pelo objeto forem visíveis e estiverem demonstrados, as decisões condenatórias podem qualificar as condutas em causa como infração pelo objeto e por efeito. Não foi, no entanto, essa a opção seguida pela Comissão neste caso, não apresentando sequer dados que sejam minimamente indiciadores de impactos negativos das condutas em causa no mercado.

50) Note-se ainda que a jurisprudência reforça que decisões de condenação por práticas restritivas por objeto não acarretam a presunção de que de tais práticas resultaria (i) a produção de efeitos em geral, nem (ii) muito menos, hipotéticos efeitos relativamente aos consumidores.

51) Assim, da conduta atribuída à Recorrente não se permite qualquer demonstração (ou presunção) da causalidade entre o facto ilícito e o dano alegadamente sofrido pela Recorrida. O Acórdão Recorrido viola, assim, o artigo 349.º CC, o que impõe que seja revogado, nomeadamente nessa parte.

A relação que o Tribunal Recorrido estabelece entre algumas características da Infração e os resultados alegadamente obtidos pela mesma é também ilógica e desconsidera um conjunto de aspetos económicos que obstam a que se possa retirar a existência de danos da Recorrida em resultado da Infração

52) Também não faz sentido o juízo presuntivo de danos apresentado pelo Tribunal Recorrido com base em algumas características da Infração, a saber: (i) o tempo que a Infração durou, (ii) a dimensão das empresas envolvidas e o seu peso no mercado, (iii) o nível de coordenação entre as empresas visadas, e (iv) a relação entre os preços brutos e os preços líquidos.

53) Primeiramente, a duração da Infração não deve ser considerada como um indício de efeitos anticoncorrenciais ou de danos daquela

decorrentes. Além disso, o Tribunal Recorrido assumiu incorretamente que a Infração em causa seria predominantemente um acordo de preços.

54) Mais: algumas daquelas características, se valoradas numa perspetiva holística (pois nunca autonomamente serviriam para fundar esta presunção de danos) imporiam a conclusão de que não existe qualquer relação linear entre preços brutos e preços líquidos, nessa medida tornando ilegítima a presunção de danos defendida pelo Tribunal Recorrido.

55) Esta presunção revela-se especialmente falhada quando consideradas as características concorrenciais no mercado dos camiões, que não eram propícias à sustentação de um equilíbrio colusivo e ao aumento dos preços, bem como o processo de formação de preços da Recorrente e, por fim, a relação entre os preços brutos e líquidos.

56) Todos estes elementos da realidade económica em causa teriam de ter feito parte integrante de qualquer raciocínio presuntivo que pudesse existir entre a Infração e a existência de danos para a Recorrida, e sempre infirmariam a lógica da fundamentação da presunção judicial utilizada pelo Acórdão Recorrido.

57) Assim sendo, o Acórdão Recorrido viola o direito probatório material, concretamente o artigo 349.º CC, pois que a presunção extraída padece de evidente ilogicidade, o que impõe que o Acórdão Recorrido seja também revogado nessa parte, com todas as legais consequências.

A natureza e função dos preços brutos de tabela

58) A natureza e função dos preços brutos de tabela: os distribuidores de camiões Volvo ou os clientes finais, incluindo a Recorrida, não pagaram preços brutos de tabela, não existindo uma relação automática, linear ou sistemática entre os preços brutos de tabela (que foram essencialmente objeto da Infração) e os preços pagos por esses clientes finais.

59) Os preços brutos de tabela eram meramente indicativos e tinham como função criar uma estrutura lógica de preços para as centenas de opções de configuração de camiões disponíveis e para assegurar uma diferenciação coerente de preços entre os produtos oferecidos pela Volvo Trucks, sendo definidos por referência a fatores comerciais comuns e legítimos.

60) Acresce que, desde janeiro de 2002, os preços brutos da Volvo Trucks eram pan-europeus e fixados centralmente ao nível da sede, na Suécia. A partir daí, os preços eram definidos e adaptados a nível local e a cada mercado para os quais os camiões se destinavam.

61) Por outro lado, o Tribunal Recorrido confirmou deverem ser dados como provados todos os factos que a Recorrente utilizou nos autos para demonstrar não existir entre os preços brutos e os preços líquidos uma relação direta, automática, necessária e linear, o que sempre significaria, por definição, que os preços brutos não funcionavam como “starting point” ou a “base de cálculo” para a fixação dos preços líquidos. Não obstante, a conclusão que o Acórdão Recorrido retira dessas premissas é a oposta, numa óbvia contradição.

62) Os preços pagos pelos clientes finais eram determinados no âmbito de cada transação específica e influenciados por um número significativo de fatores próprios da cadeia de distribuiçãodos camiões Volvoem Portugal -quesepodem,noentanto,resumir nos fatores da oferta e da procura. Isto significa que o comprador de camiões está disposto a pagar um determinado preço pelos veículos, e não vai pagar mais do que isso, estando as empresas comercializadoras de camiões obrigadas a seguir esse preço se efetivamente quiserem fechar um negócio.Istosignifica quem nada interessaaocomprador de camiões que o preço bruto do camião seja X ou que o valor de desconto aplicado seja o de Y. O que interessa é quanto está disposto a pagar pelo camião que pretende adquirir – e o mesmo se passa com os vendedores.

63) A Volvo negociava condições de venda dos seus camiões à Auto-Sueco para que esta os comercializasse, com total autonomia na definição e execução da política comercial de venda de camiões Volvo, ora utilizando concessionários próprios, ora revendendo a concessionários independentes, que, por seu turno, também fixavam os preços de venda aos consumidores com autonomia.

64) Nem a Recorrente nem qualquer empresa do Grupo Volvo tinham qualquer poder de controlo ou sequer de monitorização sobre os preços pagos por clientes finais, sendo que os descontos concedidos eram não só muito amplos, mas também de base casuística.

65) E por aí falece o argumento do Tribunal Recorrido de que o valor dos descontos nunca serviria para aplacar um possível aumento dos preços brutos ou, por outras palavras, que os preços brutos de lista seriam sempre suscetíveis de ter impacto nos preços pagos pelos consumidores.

66) O juízo de probabilidade utilizado pelo Tribunal Recorrido – de que, com elevadíssima probabilidade, os preços líquidos cobrados pela Auto Sueco seriam maiores do que aqueles que teriam existido sem Infração – não tem assim sustento, não só pela independência na fixação dos próprios preços pelos distribuidores dos camiões Volvo, em função das próprias margens e objetivos comerciais e financeiros, mas também pelas diferentes frequências e magnitudes (específicos de/a cada transação) dos descontos aplicados sobre os preços brutos de tabela, que interrompem inelutavelmente a ligação entre preços brutos e líquidos.

67) O que realça ainda mais a falta de sustentação desta presunção de danos, especialmente quando essa conclusão vem no seguimento de premissas que a contrariam de forma evidente.

68) Os níveis de descontos aplicados ao longo da cadeia de distribuição variarem entre si e o facto de a Auto-Sueco deter um grau de discricionariedade na definição destes descontos em cada transação, em diferentes etapas da cadeia de distribuição: não existia nenhuma relação automática, linear, sistemática ou proporcional entre os preços brutos de tabela e os preços líquidos pagos pelos clientes finais, na medida em que estes eram determinados em cada caso no âmbito de cada transação específica, fruto de uma série de descontos, variável de acordo com fatores de natureza económica e comercial.

69) Além disso, nem a Volvo Truck Corporation, nem a Recorrente, participavam nas negociações com os clientes finais, as quais eram levadas a cabo pela Auto-Sueco (importadora exclusiva de camiões da marca Volvo em Portugal, e totalmente independente da Recorrente, não pertencendo ao Grupo Volvo), ou por concessionários.

70) Sendo certo que as entidades que procediam à comercialização de veículos Volvo no mercado português tinham uma margem considerável para estabelecer os seus próprios preços, não existindo diretrizes estabelecidas pela sede quanto à definição de preços ou ao nível de desconto, mas tão só de rentabilidade, como aliás decorre da prova testemunhal produzida nestes autos.

71) É certo que em toda a cadeia de distribuição jamais foram aplicados os preços brutos de tabela, os quais eram utilizados, apenas, para a definição de uma estrutura lógica de preços para as centenas de opções de configuração de veículos disponíveis, de modo a garantir uma diferenciação consistente de preços entre os produtos, criando uma hierarquia de valores entre os mesmos. Não têm, por conseguinte, qualquer relevância nos presentes autos, o que realça

ainda mais a desrazoabilidade de se presumir a existência de uma ligação estável ou linear entre os preços brutos de tabela e os preços efetivamente cobrados (os quais não eram preços brutos de tabela).

72) O mercado dos camiões pesados ser caracterizado por uma concorrência intensa entre fabricantes, mesmo durante o período da Infração, como explicitado pela Comissão Europeia nas suas decisões de controlo de concentrações: o Tribunal Recorrido não considerou devidamente que as características do mercado em questão são muito pouco propícias à existência de efeitos anticoncorrenciais decorrentes da Infração, não relevando o Tribunal Recorrido o facto do mercado dos camiões pesados durante o período da Infração ter sido caracterizado por uma concorrência intensa entre fabricantes, como expressamente afirmado pela Comissão Europeia em decisões de controlo de concentrações.

73) No entanto, para o Tribunal Recorrido, estas decisões da Comissão em controlo de concentrações serviriam para concluir que os fabricantes de camiões durante o período da Infração competiam entre si apenas para oferecer camiões com mais qualidade, mas sem que pudessem competir pelo preço, sob pena de contrariar o exposto na Decisão da Comissão (que conhece a Infração).

74) Este entendimento do Tribunal Recorrido não pode ser aceite.

75) O Tribunal Recorrido apresenta um raciocínio contraditório ao secundar o entendimento do tribunal de primeira instância (que desconsiderou a prática decisória da Comissão em controlo de concentrações) e concomitantemente apresentar uma valoração jurídica própria dessa prática decisória: o tribunal de primeira instância (e ora secundado pelo Tribunal Recorrido) faz uma leitura parcial e errónea das decisões da Comissão, afirmando que o seu conteúdo seria de desconsiderar, no pressuposto de que aquela se baseou num errado pressuposto de inexistência da Infração.

76) Ora, não pode um tribunal nacional fazer interpretações subjetivas do sentido da decisão da Comissão, com base naquilo que a Comissão sabia ou deixava de saber. O que significa que não foi apresentada qualquer justificação válida para que essas decisões da Comissão em controlo de concentrações fossem ignoradas e lhe fosse retirado valor jurídico.

77) Não obstante, o que o Tribunal Recorrido faz é secundar este entendimento do tribunal da primeira instância – de que estas decisões da Comissão não têm valor jurídico – ao mesmo tempo que apresenta

uma valoração jurídica própria do conteúdo das mesmas, o que não deixa de ser um raciocínio de difícil sustentação lógica.

78) O Tribunal Recorrido apresenta um conjunto de conclusões acerca desta prática decisória da Comissão que advém de uma leitura parcial e errónea: o Tribunal Recorrido não poderia ter tomado parte das decisões da Comissão Europeia em controlo de concentrações como não escritas, ao admitir, durante o período da Infração, concorrência entre fabricantes de camiões em parâmetros concorrenciais (como no âmbito da tecnologia) mas ignorando a inclusão do preço num desses parâmetros.

79) O Tribunal Recorrido interpreta incorretamente o artigo 16.º do Regulamento 1/2003, já que a Decisão da Comissão não é um obstáculo a que a prática decisória da Comissão em controlo de concentrações seja interpretada corretamente: quando diz que estas decisões da Comissão em controlo de concentrações terão de ser interpretadas de uma forma restritiva (leia-se, não se podendo delas retirar a concorrência pelo preço por parte dos fabricantes de camiões), pois, caso contrário, seria violado o efeito vinculativo da Decisão da Comissão.

80) Não obstante, a interpretação correta desta prática decisória da Comissão em controlo de concentrações em nada contraria a Decisão da Comissão.

81) A regra prevista no artigo 16.º do Regulamento n.º 1/2003 cinge-se apenas à existência, natureza e âmbito material, subjetivo, temporal e territorial da Infração, nunca aos efeitos (e ainda menos aos putativos danos causados à Autora) que da Decisão não constam. O que faz com que o conteúdo da Decisão da Comissão – de que existiu uma restrição da concorrência por objeto – não obsta a que se possa concluir, com base na prática decisória da Comissão em controlo de concentrações, que existia concorrência intensa no mercado dos camiões durante o período da Infração.

82) O que faz com que essa prática decisória deva ser tida em consideração, nessa medida acarretando a conclusão de que existia uma concorrência intensa entre fabricantes no mercado dos camiões, o que torna a existência de uma presunção de danos ilógica.

83) A prática decisória da Comissão Europeia em controlo de concentrações demonstra que existia uma forte concorrência no mercado dos camiões durante o período da Infração: nas análises que a Comissão fez ao funcionamento do mercado de comercialização de

veículos pesados – em pleno período da Infração – concluiu que havia uma forte concorrência no mercado.

84) Na visão da teoria económica, para que as empresas coordenem e efetivamente estabeleçam níveis de preço supracompetitivos, torna-se necessária a adoção de estratégias que eliminem o incentivo à concorrência. A supressão deste incentivo pode não se satisfazer com a existência de um acordo contínuo e estável de fixação de preços e muito menos de uma Infração que envolve predominantemente trocas de informações.

85) A Comissão não chegou a qualquer conclusão quanto à existência de tais estratégias, nem quanto ao facto de os fabricantes terem monitorizado o cumprimento das mesmas. A prova testemunhal presente neste caso também não é consistente com tal conclusão. Pelo contrário, esta prova testemunhal evidencia que esta feroz concorrência se verificava igualmente ao nível do retalho, traduzindo-se, mais das vezes, nos descontos adicionais discricionários concedidos em função das circunstâncias concretas das transações.

86) Não só a Comissão não identificou efeitos restritivos no processo concorrencial em resultado da Infração (e ainda menos danos sofridos por entidades e/ou particulares em concreto), como, nas análises que fez – em sede de controlo de concentrações – ao funcionamento do mercado de comercialização de veículos pesados em pleno período da Infração, concluiu que havia uma forte concorrência no mercado, em especial ao nível da comercialização retalhista de veículos pesados.

87) Pelo que, tendo em conta essa concorrência entre os fabricantes de camiões, desconsiderada pelo Tribunal Recorrido, é muitíssimo inverosímil que a Infração tenha tido quaisquer repercussões nos preços ao nível do retalho e, consequentemente, causado danos à Recorrida.

88) Os camiões serem produtos complexos e altamente heterogéneos com características técnicas específicas: o facto de os camiões serem produtos complexos, altamente heterogéneos e customizados de acordo com as especificidades individuais de cada cliente (tal como decorre da prova testemunhal produzida nestes autos) tem um impacto no preço, que variará de transação para transação, o que faz com que seja altamente improvável que a Infração tivesse tido um impacto nos preços pagos pelos clientes finais (rectius, provocado danos na esfera jurídica da Recorrida).

89) A diversidade de configurações que um camião pode ter faz com que fosse ainda menos plausível que a Infração em questão pudesse

afetar os preços líquidos pagos pelas empresas como a Recorrida, já que a heterogeneidade destrói, por completo, uma putativa capacidade de as empresas infratoras se monitorizarem entre si (dada a imensa variedade de preços existente no mercado), não tendo, por isso, qualquer capacidade de perceberem se suas concorrentes estariam ou não a manter o equilíbrio colusório pretendido.

90) A própria cadeia de distribuição e comercialização dos camiões Volvo, durante o período da Infração, corroborar que a Infração não era apta a produzir, de forma automática, os danos alegadamente sofridos pela Recorrida em resultado da Infração, considerando a independência da Auto-Sueco enquanto distribuidora independente: resultou da prova testemunhal produzida nestes autos que não existiam diretrizes estabelecidas pela sede quanto à definição de preços ou ao nível total de descontos que a Auto-Sueco poderia aplicar, tendo esta autonomia para negociar e estabelecer as condições de venda que entendia, desde logo porque esta se tratava (e trata) de uma entidade completamente autónoma e independente, sem qualquer relação societária com a Recorrente ou com a Volvo Truck Corporation.

91) Pelo contrário, os preços líquidos dos camiões foram determinados pelas condições locais da procura e concorrência, bem como pelas características do cliente e dos camiões adquiridos, pelo que não se pode concordar que o Tribunal Recorrido pudesse fazer uso de uma presunção de danos em resultado da Infração – da forma e com o conteúdo proposto pelo Tribunal Recorrido – na medida em que, a realidade económica não suporta que da Infração se pudesse presumir a existência de danos sofridos pela Recorrida.

92) É, assim, evidente que o Acórdão Recorrido viola o direito probatório material, concretamente o artigo 349.º CC, pois que a presunção extraída padece de evidente ilogicidade, o que impõe que o Acórdão Recorrido seja revogado também nesta parte.

O Guia Prático da Comissão e os resultados do Relatório Oxera de 2009 não permitem a criação de uma presunção de danos

93) O Tribunal Recorrido também assenta a sua estimativa judicial – ainda que indiretamente, por via da transcrição de uma parte significativa do acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa proferido no âmbito do processo n.º 54/19.6YQSTR.L1. – numa leitura míope e enviesada do Guia Prático e do Relatório Oxera de 2009.

94) É o próprio Tribunal Recorrido que reconhece que destes documentos não pode per se decorrer a construção de um valor de

estimativa judicial em concreto. Não obstante, a verdade é que não se percebe o porquê de a advertência do próprio Tribunal Recorrido acabar por não dar em nada, já que estes documentos são depois utilizados para fundamentar uma decisão que condena a Recorrente com base numa estimativa judicial.

95) As estatísticas sobre cartéis anteriores presentes nestes documentos (e que se limitaram a uma seleção de cartéis graves, cada um com diferentes características) não substituem, por poderem ser tendenciosas, uma análise econométrica específica a cada caso – aliás, são os próprios documentos que sublinham essa mesma necessidade –, particularmente em circunstâncias em que existem indicações, como no caso concreto (com base em prova factual e econométrica), que demonstram que a Recorrida não sofreu danos em resultado da Infração.

96) Assim, essa falha lógica do Acórdão Recorrido tem um impacto material na conclusão a que chega – de que seria correta a estimativa judicial –, o que revela uma insuficiência de raciocínio e fundamento da decisão de condenar a Recorrente com base numa estimativa judicial, circunstância que, mais uma vez, impõe que o Acórdão Recorrido seja revogado, com todas as legais consequências.

A prova económica da Recorrente contraria a tese da existência de danos em resultado da Infração

97) Nunca o Tribunal Recorrido poderia ter feito uso desta presunção de danos, caso tivesse tomado em devida consideração (e não rejeitando, como fez) a prova económica apresentada pela Recorrente (maxime, o Relatório VT).

98) O Professor BB Gonçalves indicou que o seu estudo é completamente “agnóstico” quanto ao tipo de infração em causa.

99) O Acórdão Recorrido aponta três fragilidades ao Relatório VT da Recorrente:

a. a utilização do SCOM (como variável explicativa dos preços) não ter sido suficientemente explicada;

b. a utilização da MCAE como variável explicativa dos preços; e, por fim,

c. o facto de o relatório não ter considerado dados relativos a todo o período da Infração.

100) Dos custos como fatores relevantes na definição do preço – SCOM: o Relatório VT explica que o SCOM, para efeitos de uma análise económica, é a melhor medida dos custos da Volvo com a produção e comercialização de um camião. Esta variável é um dado operacional utilizado pela empresa para diversas avaliações internas, sendo, por isso mesmo, credível e fiável.

101) O facto de estes dados serem facultados pela Volvo em nada descredibiliza – nem deve descredibilizar – a utilização do SCOM, bem pelo contrário. A Volvo é precisamente a entidade que está em melhor posição para obter os dados necessários à conformação de uma variável (neste caso, a SCOM) que é, por definição, composta por dados internos da empresa.

102) No processo Tráficos Manuel Ferrer, o TJUE entendeu que, havendo uma assimetria informativa, uma forma de a colmatar é através da utilização de dados em posse do infrator. Se o TJUE considera assim que a partilha de dados dos infratores é uma forma legítima, eficaz e capaz de reduzir a assimetria informativa em relação aos potenciais lesados, é porque nada de intrinsecamente errado pode ser imputado aos dados internos de empresas demandadas (como os dados aqui em questão), ao contrário do afirmado pelo Tribunal Recorrido.

103) Das características dos camiões como fatores relevantes na definição do preço – MCAE: a segunda crítica ao Relatório VT diz respeito ao facto de o mesmo se ter concentrado apenas em quatro características principais (quando os camiões têm tantas especificações e componentes que podem ser combinados de forma diferente) e em resultado de “extensas conversas com a Volvo”.

104) A segunda crítica falece, uma vez mais, face ao afirmado pelo TJUE no processo Tráficos Manuel Ferrer. Independentemente da parte que os usa e do que se destinam a demonstrar, o simples facto de a escolha dos dados –que permitiram ao Professor BB Gonçalves chegar à conclusão de que a MCAE corresponde às principais características dos camiões –advir de “extensas conversas” com a Volvo não deve – e não pode – suscitar dúvidas ao Tribunal Recorrido quanto à adequação da utilização destes dados ou das conclusões deles derivadas, na medida em que tal dúvida consubstanciaria um pré-juízo do Tribunal Recorrido inaceitável e que ultrapassa o princípio da livre apreciação da prova.

105) As características MCAE são aquelas que mais bem definem os preços médios dos camiões em análise, como também são aquelas que permitem estabelecer uma melhor comparação entre camiões.

106) Quanto ao período temporal coberto pelo Relatório VT: Ao contrário do que afirma o Acórdão Recorrido, e como confirma o Guia Prático da Comissão, o facto de o Relatório VT não cobrir todo o período da Infração está longe de ser um problema ou uma lacuna que lhe tire o seu préstimo.

107) O Professor BB Gonçalves escolheu não utilizar os danos relativos ao período 1997-2002 em posse da Volvo pelo facto de os mesmos não serem suficientemente completos e comparáveis com os dados relativos ao período posterior (2003-2011), o que demonstra bem a seriedade com que o Professor encarou o exercício que levou a cabo.

108) Assim, e apesar de não ser possível retirar uma conclusão empírica quanto à inexistência de um sobrecusto no período de 1997 a 2002, o Professor BB Gonçalves foi claro e liminar quando afirmou que não faz qualquer sentido esperar a existência de um sobrecusto num período anterior (e mais precoce) da Infração perante uma demonstração de ausência de sobrecusto num período mais avançado da Infração, i.e., quando a mesma já decorria há algum tempo.

109) Relembre-se que a descrição da Infração pela Comissão não leva a crer que os efeitos da mesma (a existirem, o que se contesta veementemente) seriam diferentes ao longo da duração da mesma.

110) Tendo-se produzido prova no sentido da inexistência de sobrecusto para um segmento temporal tão significativo da Infração e não havendo elementos que sugiram uma diferença nos efeitos da Infração para um período inicial da mesma, é, em termos económicos, razoável e lógico inferir que a conclusão (de que não houve qualquer sobrecusto) se possa também aplicar ao período para o qual não existem dados suficientemente fidedignos e comparáveis.

111) O que significa que esta crítica do Acórdão Recorrido ao Relatório VT não tem sustento e não pode proceder.

112) Onde, é patente uma insuficiência no fundamento apresentado pelo Tribunal Recorrido para defender a presunção de danos. Assim sendo, o Acórdão Recorrido viola o direito probatório material, concretamente o artigo 349.º CC, pois que a presunção extraída padece

de evidente ilogicidade, o que impõe que o Acórdão Recorrido seja revogado também nesta parte

3.6. O Tribunal Recorrido converteu uma presunção judicial ilidível numa presunção judicial inilidível

113) O Tribunal Recorrido converteu uma presunção – que, pela sua natureza (judicial), sempre seria ilidível – numa presunção inilidível, o que, como se sabe, não é legalmente admissível. Fê-lo ao (i) basear a sua presunção de dano (e nexo causal) no pressuposto de que, baseando-se nas descrições da Decisão, a probabilidade de ter existido um efetivo aumento de preços brutos e líquidos, devido à Infração, era bastante mais provável do que a hipótese contrária, ainda que inexistia uma demonstração sólida e indubitável de que a Infração tenha tido efeitos no mercado e que tipo de efeitos foram esses; e (ii) ao desconsiderar o relatório económico apresentado pela Recorrente, na medida em que, a conclusão nele apontada não pode ser aceite, devido à estreiteza dos dados, não só quanto ao período em que persistiu a Infração, mas também no período pós-infração.

114) A abordagem adotada pelo Tribunal Recorrido viola os mais elementares direitos processuais da Recorrente, em particular o seu direito de defesa, e abre portas a que todas as ações de responsabilidade civil estejam destinadas ao sucesso.

3.7. Consequências da formulação legalmente inadmissível de presunção judicial de dano e de nexo de causalidade

115) O Tribunal Recorrido formulou presunções judiciais de forma inadmissível, tendo aplicado incorretamente as regras sobre a distribuição do ónus da prova, pois que erradamente aliviou a Recorrida do ónus que sobre ela impendia de demonstrar que a Infração lhe causou danos e qual extensão de tais danos.

116) Uma vez que tal ónus não foi cumprido, não restava outra alternativa que não revogar a Sentença Recorrida e substituí-la por uma outra que julgasse improcedente a pretensão indemnizatória da Recorrida, por não demonstração dos pressupostos legais de que a lei faz depender a atribuição de uma indemnização por responsabilidade civil por facto ilícito.

4. Da inadmissibilidade do recurso à estimativa judicial

4.1 Questão previa: é admissível ao Supremo Tribunal de Justiça conhecer da estimativa judicial aplicada pelo tribunal Recorrido a título de revista excecional

117) A análise da estimativa judicial aplicada pelo Tribunal Recorrido é sindicável junto do Supremo Tribunal de Justiça, dado que a quantificação do dano se situa no plano do Direito, na medida em que está na esfera do Supremo Tribunal de Justiça o controlo dos pressupostos e limites de que depende o recurso à estimativa judicial e porque o Tribunal que a ela recorre não deixa de ter de o fazer segundo um juízo de razoabilidade e proporcionalidade, critérios que configuram exigências de direito.

4.2 Não estão preenchidos os requisitos para o recurso à estimativa judicial

118) Mesmo que a presunção de danos fosse válida (o que se rejeita), a verdade é que o Tribunal Recorrido recorreu à estimativa judicial sem que se encontrassem preenchidos os requisitos para a sua aplicação: (i) a existência de um dano demonstrado pelo demandante e (ii) e que a quantificação desse dano com precisão se revele praticamente impossível ou excessivamente difícil. Sem a sua verificação, o Tribunal não poderia ter recorrido a esta estimativa e a Recorrente deveria ter sido absolvida.

119) O Tribunal Recorrido aplicou incorretamente o critério legal de o cálculo do dano ser praticamente impossível ou excessivamente difícil, para tanto justificando-se essencialmente com o que fora dito por outro Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, cuja realidade processual é diversa.

120) O Tribunal Recorrido não tinha base legal para utilizar esta estimativa judicial. Ao fazer dela uso, violou o Direito da União Europeia, desrespeitando a Diretiva (e a respetiva lei de transposição), bem como a jurisprudência do TJUE, que clarificou quaisquer dúvidas que porventura pudessem subsistir sobre o carácter excecional desta ferramenta judicial.

A existência de danos causados pela Infração não foi provada, dessa forma não se podendo fazer uso de uma estimativa judicial para a quantificação do valor do dano (que não fora provado)

121) A Recorrida não logrou provar a existência de danos causados pela Infração e a presunção de danos – que serviu para colmatar essa falha na alegação – é juridicamente inadmissível.

Não era excessivamente difícil ou impossível quantificar o valor do alegado dano

122) O Tribunal Recorrido falhou em (i) avaliar se a hipótese de a falta de credibilidade da alegação/demonstração do valor do dano concreto por parte da Recorrida só a ela pode ser imputável em resultado da sua inação e das falhas metodológicas; e (ii) avaliar de forma concreta e exhaustiva se a Recorrida tinha esgotado todos os mecanismos possíveis para obter a informação necessária para proceder a um cálculo correto do suposto dano sofrido.

123) A forma como o Tribunal Recorrido faz uso do Acórdão do Tribunal da Relação proferido num outro processo, em que foi apresentada prova económica diversa, é censurável

124) O Tribunal Recorrido traz à colação o decidido no Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, referente ao processo 54/19.6YQSTR.L1, ignorando que a utilização desta decisão é censurável (i) por estar pendente uma decisão do STJ sobre esse mesmo Acórdão, que torna o seu conteúdo juridicamente precário; (ii) pelo facto de o relatório económico apresentado nesse processo ter autoria, métodos, conteúdo e conclusões distintas.

125) O Tribunal Recorrido não apresentou um raciocínio próprio que atendessem à realidade dos autos e à prova produzida e que, dessa forma, justificasse a impossibilidade ou excessiva dificuldade em calcular o valor do dano sofrido pela Recorrida.

126) Não era essencial o acesso a dados relativos ao início da Infração para se poder fazer uma quantificação credível do alegado dano, podendo a Recorrida ter requerido dados à Recorrente para apresentar um relatório económico com menos falhas

127) Para se poder fazer uma quantificação credível do valor do alegado dano não era essencial o acesso a dados relativos ao início da Infração. A robustez do Relatório VT nega, desde logo, essa premissa. Assim, e em linha com a jurisprudência do TJUE, a Recorrida poderia ter solicitado à Recorrente que lhe fornecesse os dados em sua posse com o intuito de, com eles, produzir um relatório económico mais robusto, menos opaco e economicamente mais fundamentado. O que

significa que o Tribunal Recorrido não estava, também por esta razão, habilitado a fazer uso desta estimativa judicial.

128) É um erro justificar o recurso à estimativa judicial com base nas características da Infração

129) Para o preenchimento do critério legal da impossibilidade prática ou excessiva dificuldade na quantificação do valor do alegado dano, têm de ser apresentadas razões em concreto, relacionadas precisamente com a dificuldade no cálculo desse dano.

130) Pelo que, ao contrário do que entende o Tribunal Recorrido, as características da Infração (como a sua duração, âmbito geográfico, quotas de mercado das visadas ou natureza do comportamento em causa) nunca poderiam justificar a utilização da estimativa judicial.

131) O Tribunal Recorrido recorreu à estimativa judicial apesar de a Recorrida não ter sido suficientemente diligente na quantificação do valor do alegado dano.

132) O Tribunal Recorrido procedeu a uma estimativa judicial no caso sub judice, não porque essa quantificação era praticamente impossível ou excessivamente difícil, mas porque a Recorrida não foi suficientemente diligente na quantificação do valor do alegado dano.

133) Esta falta de diligência da Recorrida é relevada na própria apreciação do Tribunal Recorrido em relação ao Relatório Zunzunegui apresentado, tendo identificado uma série de vícios metodológicos que lhe retiram credibilidade. O que torna ainda mais evidente o erro do Tribunal Recorrido. Já que o Acórdão Recorrido identificou esses mesmos vícios, mas, ainda assim, decidiu fazer uso de uma estimativa judicial, ao invés de simplesmente aplicar as regras de direito probatório aplicáveis, que levariam à absolvição da Recorrente.

134) A Recorrida podia ter suprido as fragilidades que lhe foram apontadas. O que significa que não se encontra preenchido o requisito que permite o recurso a uma estimativa judicial.

135) Primeiro vício suprível - o Relatório Zunzunegui partiu do pressuposto de que existiu um sobrecusto: o Relatório Zunzunegui limita-se a quantificar o dano que simplesmente assumiu ter existido, o que inquina, desde logo, as suas conclusões quanto à própria quantificação.

136) Segundo vício suprável - o Relatório Zunzunegui não tomou em consideração a complexidade/heterogeneidade dos veículos em causa: o relatório Zunzunegui não tomou em devida consideração a complexidade dos camiões, e a sua heterogeneidade, equetêm uma influência decisiva nos preços finais pagos pelos utilizadores dos camiões.

137) Terceiro vício suprável - o Relatório Zunzunegui utilizou índices não adequados para comparar a evolução dos preços dos camiões: outra falha metodológica presente no Relatório Zunzunegui diz respeito à utilização dos índices escolhidos para a comparação das variações dos preços dos camiões, a saber, o IPRI para a Alemanha e para os Países Baixos, o Índice Volvo-Scania, o índice PRODCOM e o Índice Global de Preços, que agrega os três índices anteriores.

138) Sendo este um aspeto absolutamente nevrálgico no Relatório Zunzunegui, esta falha (que foi uma opção consciente dos autores deste documento) é estrutural, mas que seria suprável – bastava aos autores do Relatório terem escolhido um índice adequado para o exercício de comparação em causa.

139) Quatro vício suprável - ao aferir a robustez do IPRI para a Alemanha e Países Baixos, o Relatório Zunzunegui integrou o objeto comparado no próprio comparador, o que constitui uma falha metodológica grave: com o intuito de aferir a robustez do IPRI para a Alemanha e Países Baixos, o Relatório Zunzunegui comparou o IPRI para o mercado dos veículos automóveis, o qual incorpora o IPRI para o mercado dos camiões, sendo que isto leva a que o Relatório Zunzunegui tenha integrado objeto comparado (IPRI para o mercado dos camiões) no próprio comparador (IPRI para o mercado dos veículos automóveis). Isto corresponde a uma falha metodológica grave, ainda que suprável (bastando, para o efeito, que o teste de controlo tivesse sido distinto).

140) Quinto vício suprável - o Relatório Zunzunegui utilizou como mercado comparador o mercado dos veículos automóveis: por outro lado, e de forma particularmente decisiva, o mercado comparador utilizado pelo Relatório Zunzunegui é o mercado dos veículos automóveis.

141) No entanto, nem o Relatório Zunzunegui nem os seus autores (em audiência de julgamento) conseguiram explicar e convencer o Tribunal Recorrido de que o mercado dos veículos automóveis era um comparador adequado para o estudo que se propuseram realizar. Ora, na ausência de um grupo de comparação de produto adequado, o

Relatório Zunzunegui poderia ter suprido ab initio esta deficiência, nomeadamente optando por um dos outros métodos previstos no Guia Prático. Poderia ter optado, por exemplo, pelo recurso a um método de comparação no tempo no mesmo mercado.

142) De qualquer forma, mesmo admitindo que o Relatório Zunzunegui devesse continuar, por hipótese, a optar por utilizar um mercado de produto comparativo, poderia ter procurado controlar de forma eficaz as diferenças entre os dois mercados que pretendia comparar.

143) Sexto vício suprável - o Relatório Zunzunegui utilizou como mercado geográfico comparador o mercado mexicano: para sustentar a aplicação do método das diferenças-nas-diferenças, o Relatório Zunzunegui utiliza o mercado dos camiões mexicano, que é um mercado manifestamente diferente do mercado dos camiões em Portugal. Esta falha poderia ter sido suprida, desde logo recorrendo a outro mercado geográfico que pudesse ser utilizado corretamente como comparador.

144) Sétimo vício suprável - o Relatório Zunzunegui não explica de forma fundamentada como projetou os seus resultados para o período no qual não dispunha de dados: a inexistência de dados que cubram o período total da Infração não chega para inquinar as conclusões de um relatório económico deste tipo. O que é importante, nesses casos, é ter/apresentar uma metodologia robusta de controlo e de projeção dos dados dos quais efetivamente se dispõe para um período para o qual não existem dados – o que não aconteceu no Relatório Zunzunegui, relativamente aos índices de preços IPRI da Alemanha e Países Baixos.

ASSIM,E EM SÚMULA,

145) É apenas imputável à Recorrida o facto de não ter produzido um relatório económico isento de deficiências. Mais, sendo estas falhas supráveis, isto significa que não seria impossível ou excessivamente difícil à Autora apresentar uma quantificação do dano que fosse credível.

146) Como tal, a consequência apresentada pelo Tribunal Recorrido deveria ter sido a rejeição do pedido da Recorrida, e não o recurso a uma estimativa judicial, dessa forma sanando o incumprimento do ónus da prova que impendia sobre a Recorrida.

147) O que significa que o único desfecho correto dos autos teria sido a absolvição da Recorrente, não se fazendo uso desta estimativa judicial, até porque, como se viu, na hipótese de a impossibilidade prática de

avaliar o dano resultar da inação do demandante, não cabe ao juiz nacional substituir-se a este último nem colmatar as suas falhas.

4.3 Consequências do recurso a uma estimativa judicial legalmente inadmissível

148) Uma vez que os requisitos para o recurso a uma estimativa judicial quer por via do artigo 9.º, n.º 2 da LPE (lei especial), quer pela via do artigo 566.º, n.º 3 do CC, não estavam preenchidos, o Tribunal Recorrido deveria ter decidido o caso através da aplicação ao caso concreto das regras sobre distribuição do ónus da prova e sobre os standards probatórios exigíveis neste âmbito, não restando outra solução ao Tribunal Recorrido que não fosse a absolvição da Recorrente do pedido.

149) De acordo com os artigos 342.º e 483.º do CC, 5.º e 414.º do CPC, era à Recorrida que cabia alegar e provar os factos demonstrativos do preenchimento de cada um dos pressupostos legais de que a depende a responsabilidade civil por facto ilícito: o facto ilícito, a culpa e o dano, bem como o nexo causal entre o facto e o dano, em concreto, a Recorrida estaria sempre onerada com a demonstração de que a Infração lhe causou um dano concreto e o respetivo quantum, sendo que a prova económica que apresentou não foi suficiente para cumprir o standard de prova exigido nesta sede.

150) Contudo, o Tribunal Recorrido ignorou as regras e exigiu standards probatórios diferentes à Recorrida e à Recorrente, em violação das disposições contidas nos artigos 341.º a 396.º e 483.º a 498.º do CC e 414.º do CPC, fazendo tábua rasa do direito aplicável aos presentes factos e votando a Recorrente a um desfavorecimento processual e substantivo, em clara violação do princípio da igualdade de armas estatuído nos artigos 13.º e 20.º da CRP, o que não pode ser admitido.

151) O Acórdão Recorrido deve ser revogado e substituído por outro que aplique corretamente as regras sobre distribuição do ónus da prova e, consequentemente, absolva a Recorrente dos pedidos contra si formulados.

5. Subsidiariamente, da inadmissibilidade da estimativa do quantum em 5%

152) Considerando-se admissível o recurso à estimativa judicial pelo Tribunal Recorrido, para determinação do quantum – no que não se

concede - sempre se concluirá que a estimativa de 5% corresponde a um valor do quantum do dano arbitrário e, por isso, inadmissível.

5.1 Questão previa: a determinação do quantum é um julgamento de direito

153) O valor de indemnização fruto de um juízo de equidade configura matéria de direito, a qual pode e deve ser apreciada pelo Supremo Tribunal de Justiça em sede de revista, sendo certo que a equidade tem de obedecer a um princípio de justiça, igualdade e proporcionalidade e tem ainda como limite as regras de ónus de prova, não podendo ser meio de substituição à prova que incumbia à parte fazer.

5.2 Da intransponibilidade de decisões estrangeiras para o ordenamento jurídico português

154) Sem prejuízo das razões já avançadas quanto à impossibilidade do recurso, neste caso, a uma estimativa judicial, note-se que o Tribunal Recorrido se limita a reproduzir, sem quaisquer razões para tal, o valor da estimativa alcançada por jurisprudência espanhola e britânica com o intuito de aplicar as respetivas soluções (que consistem numa presunção judicial de 5% de sobrecusto) ao caso em apreço, em vez de ter chegado a um valor de estimativa informado pela prova produzida nos autos.

155) Pelo que a estimativa a que chegou o Tribunal Recorrido é arbitrária e juridicamente inadmissível.

156) Essas decisões estrangeiras não gozam de uma presunção de justeza porque padecem de fragilidades inultrapassáveis (tanto a espanhola, como a do Reino Unido, ainda que por razões diferentes) que nunca seriam admissíveis no caso sub judice, além de que assentam em factos, mercados e cadeias de distribuição, prova produzida, regras aplicáveis e sistemas jurídicos completamente diferentes, não oferecendo o Tribunal a quo quaisquer razões materiais para o decalque do valor de estimativa dessas soluções estrangeiras.

157) As decisões judiciais obtidas naquelas outras jurisdições não podem, por isso, ser extrapoladas para o ordenamento jurídico português e muito menos constituir a base da estimativa do quantum de dano que se impunha ao Tribunal Recorrido calcular.

158) O Tribunal Recorrido pareceu procurar justificar tal solução dizendo que se trata da mesma Infração resultante da aplicação do Direito da União Europeia, que é comum. No entanto, o Tribunal

Recorrido deu mais importância a essas similitudes genéricas entre os casos do que às significativas e profundas diferenças materiais que os separam, tanto no domínio dos factos como no domínio do direito aplicável em sede de responsabilidade civil extracontratual, limitando-se a usar, de forma automática e acrítica, as soluções alcançadas nessas decisões, dizendo que o “valor de 5% apresenta-se como prudente e razoável”.

159) Em concreto e à luz do direito português, de nada vale para o presente caso, por isso, o Acórdão espanhol STS 2479/2023 citado pelo Tribunal Recorrido, uma vez que, para além de todas as fragilidades que se apontaram ao referido aresto, não se verificam similitudes suficientes que justifiquem a aplicação nos presentes autos da solução nele plasmada.

160) Aliás, já existe uma sentença portuguesa (proferida pelo Tribunal de Concorrência, Regulação e Supervisão no processo 64/19.3YQSTR, em que era Ré uma das visadas da Decisão) transitada em julgado que, tendo ponderado, à luz do ordenamento jurídico nacional, meta-estudos como aquele que fundamentou a estimativa judicial do Supremo Tribunal espanhol (Oxera 2009), julgou os mesmos insuficientes para efeitos de atribuição de uma indemnização.

161) Por outro lado, as profundas diferenças entre a realidade material e processual adjacente ao Acórdão do CAT e do caso sub judice (diferenças estas reconhecidas pelo próprio Tribunal Recorrido) deviam ter sido bastantes para que o Tribunal Recorrido não se socorresse, sem mais, da solução aí chegada de arbitrar um valor indemnizatório correspondente a 5% de sobrecusto.

162) Assim sendo, qualquer estimativa judicial de sobrecusto no caso sub judice (no que, novamente, não se concede) devia basear-se na prova produzida nos presentes autos, o que resultaria certamente na conclusão de que a aqui Recorrida não sofreu qualquer dano em virtude da Infração.

5.3 A repercussão do alegado sobrecusto deveria ter sido computada na estimativa judicial do dano

163) Qualquer indemnização arbitrada nestes autos sempre teria de ter em conta a repercussão de um eventual dano sofrido pela Recorrida. Caso contrário, tal implicaria um claro e injusto enriquecimento da Recorrida.

164) Na estimativa judicial de dano que o Tribunal Recorrido secundou (que, apesar de tudo, não deveria ter existido, devendo ter acontecido a absolvição total da Recorrente), deveria ter sido computada (i) a repercussão de um hipotético sobrecusto nos preços cobrados pelos serviços prestados pela Recorrida; (ii) a repercussão de um hipotético sobrecusto através das revendas dos camiões; e (iii) a repercussão de um hipotético sobrecusto através das vantagens fiscais obtidas pela Recorrida.

165) O recurso à estimativa judicial está especialmente vocacionado para os casos em que a quantificação se revela impossível de uma forma não imputável à parte a que a quantificação aproveita (como, efetivamente, no presente caso).

166) Não pode ser ignorado que a Recorrente encetou todas as diligências ao seu alcance para calcular a medida da repercussão – simplesmente foi-lhe vedada a possibilidade de apresentar uma quantificação, dada a ausência de documentação.

167) Verificando-se a impossibilidade prática de proceder a uma fixação exata em sede de quantificação da repercussão pela Recorrente, devia o Tribunal Recorrido ter recorrido ao mecanismo legal previsto no artigo 9.º, n.º 2, da LPE, do mesmo modo que a ele recorreu para quantificar o sobrecusto alegado pela Recorrida, aplicando o raciocínio vertido no Acórdão Tráficos Manuel Ferrer do TJUE.

168) O Tribunal a quo incorre, por isso, na aplicação de um duplo standard de prova que é totalmente inadmissível – que deverá ser revertido, o que se requer, o que faria com que a percentagem atribuída a título de dano (5%) se eliminasse (ou seja, passando o valor do dano para zero) ou, no limite, passando para um valor substancialmente inferior ao arbitrado pelo Tribunal Recorrido.

A repercussão de um hipotético sobrecusto nos preços cobrados pelos serviços prestados pela Recorrida deveria ter sido tomada em consideração na estimativa judicial

169) Caso o preço efetivamente pago pela Recorrida com as aquisições de camiões Volvo fosse superior àquele que teria sido pago na ausência da Infração (quod non), a Recorrida, ainda assim, não teria sofrido esse valor de dano, pois o teria repercutido.

170) Sucede que, em face da não disponibilização de documentos que permitissem levar a cabo um exercício pericial, a quantificação dessa repercussão mostrou-se de extrema dificuldade; na verdade, mostrou-se

de uma impossibilidade prática que desarmou a Recorrente do seu direito de defesa, porquanto os documentos relevantes para o efeito só poderiam estar na posse da Recorrida.

171) A Recorrente e o Perito designado pelo Tribunal não tiveram acesso aos dados solicitados à Recorrida e que permitiriam determinar a medida da repercussão, sendo certo que só esta poderia divulgar a informação necessária ao sucesso de tal exercício.

172) Por via da solicitação dos documentos exclusivamente na posse da Recorrida, a Recorrente empreendeu todos esforços possíveis para se levar a cabo uma avaliação completa dos vários elementos suscetíveis de provar o quantum da repercussão de um eventual sobrecusto nos serviços prestados pela Recorrida.

173) Ao contrário daquilo que o Tribunal a quo parece querer fazer parecer, a perícia levada a cabo pelo Perito CC dos Santos Teixeira foi inconclusiva. Isto porque foi observado um efetivo aumento dos preços dos serviços cobrados pela Recorrida. O que o Perito não conseguiu afirmar conclusivamente foi qual a origem ou a motivação por detrás desse aumento.

174) Por outro lado, DD, o legal representante da Recorrida, afirmou categoricamente em audiência de julgamento que a empresa fazia todos os esforços no sentido de os preços cobrados aos clientes acompanharem a evolução de todos custos da empresa.

175) Mais: o Tribunal Recorrido apresenta uma regra de experiência quando diz que “é natural e até desejável, tendo em conta o fim das sociedades comerciais/ industriais, a repercussão dos custos nos respetivos serviços”. Mas depois, a verdade é que a conclusão do Tribunal a quo de inexistência de repercussão contraria essa mesma regra de experiência. Por outro lado, ao contrário do que é defendido no Acórdão Recorrido, o efeito das depreciações não é “pouco relevante” e tem necessariamente de ser repassado aos clientes das empresas.

176) Pelo que, mais tarde ou mais cedo, esse sobrecusto (a ter existido) teria de ser repassado.

177) É falacioso o raciocínio do Tribunal a quo quando afirma que, caso tivesse existido uma repercussão do sobrecusto, teria, na mesma, de ser tido em conta o efeito na procura dos serviços da Recorrente. Aqui o Tribunal a quo olvidou a circunstância de (a existir) o sobrecusto corresponder a um aumento de um fator de produção transversal a todas as empresas de transporte. O que significa que as

empresas de transporte podiam, por isso, confiar que os seus concorrentes iriam subir os preços em semelhante medida, o que faz com que o nível de repercussão fosse mais elevado. Isto é ainda mais certo quando o setor em que a Recorrida opera é caracterizado por margens baixas, e que, por isso, as empresas que nele atuam não podem comportar aumentos dos custos sem o correspondente aumento dos preços dos seus serviços.

A repercussão de um hipotético sobrecusto através das vendas dos camiões deveria ter sido tomada em consideração na estimativa judicial

178) A Recorrente envidou todos os esforços que estavam ao seu alcance para demonstrar a forma de repercussão do sobrecusto alegadamente sofrido pela Recorrida através da venda dos camiões, não tendo, no entanto, sido possível – também em razão da assimetria de informação existente – ir além do que se deixou demonstrado nestes autos.

179) Pelo que teve a Recorrida de se socorrer também da teoria económica, demonstrando ser muito provável que o custo remanescente fosse recuperado através da venda dos camiões, assim se repercutindo um alegado dano que a Recorrida tivesse sofrido.

180) Apesar de o mercado dos usados ter em conta um número de fatores determinantes do preço (como o estado de conservação, funcionalidade, validade da garantia, etc.), há um deles que ocupa uma posição importante: o preço desse mesmo bem no estado de novo. Esta é uma lógica do “conhecimento geral” que foi completamente ignorada pelo Tribunal a quo para rejeitar a inclusão desta repercussão na sua estimativa judicial.

A repercussão de um hipotético sobrecusto nas vantagens fiscais obtidas pela Recorrida deveria ter sido tomada em consideração na estimativa judicial

181) O Tribunal Recorrido não pode escusar-se de se pronunciar sobre um determinado tema por “desconhecer” um regime jurídico (maxime, o regime fiscal aplicável à Recorrida). Aliás, a Recorrente fez o esforço de, em sede de alegações de recurso, explicar cabalmente esse regime fiscal e as poupanças fiscais decorrentes do pagamento de um hipotético sobrecusto na compra dos camiões, que deviam ter sido tidas em conta em sede de redução do montante indemnizatório.

182) Um hipotético sobrecusto conduziria, para efeitos fiscais, a um preço de aquisição mais elevado dos ativos, com correspondentes

gastos de depreciação mais elevados ao longo do tempo, o que levaria a poupanças fiscais pela Recorrida que deviam ter sido tidas em conta no cálculo do sobrecusto.

O valor arbitrado como dano deveria ter sido reduzido tomando em consideração a repercussão do eventual dano

183) O Tribunal Recorrido acaba por aplicar medidas distintas a realidades semelhantes, numa verdadeira dualidade de critérios, a qual não é admissível por constituir uma ofensa ao princípio da igualdade das partes estatuído nos artigos 13.º e 20.º da CRP.

184) Acresce que ignorar esta realidade repercussiva resultará perigosamente na atribuição de uma compensação excessiva à Recorrida, algo que o sistema jurídico simplesmente não permite.

185) Tudo visto e ainda que a título subsidiário – porquanto não se concede na existência dos putativos danos supostamente resultantes da Infração e que tenham sido alegadamente causados à Recorrida –, tendo o Tribunal a quo entendido que a Recorrida sofreu o dano que alega (no que não se acredita) e decidido recorrer à estimativa judicial para quantificar tal dano (que é legalmente inadmissível) –então o Tribunal Recorrido deveria também ter tomado em consideração nessa estimativa judicial a existência de repercussão desse mesmo sobrecusto.

186) O que faria com que a percentagem atribuída a título de dano (5%) se eliminasse (ou seja, passando o valor do dano para zero) ou, no limite, passando para um valor substancialmente inferior ao arbitrado pelo Tribunal Recorrido, por forma a refletir a medida dessa repercussão.

187) Assim sendo, deve o Acórdão Recorrido ser revogado e substituído por outro que tome em devida conta a medida da repercussão do putativo dano, nos termos legalmente previstos.

6. Da remissão para liquidação de sentença

188) Na Sentença Recorrida, o Tribunal salientou a existência de um conjunto de veículos – sinalizados nas alíneas i) a kk) dos factos provados da Sentença Recorrida – em relação aos quais não foi possível apurar o preço, o que foi confirmado no Acórdão Recorrido. Em relação a tais veículos, a Sentença Recorrida remetia a determinação do respetivo preço para sede de liquidação de sentença, decisão esta confirmada no Acórdão Recorrido.

189) Não tendo a Recorrida fornecido prova suficiente quanto ao preço que terá alegadamente pago por tais veículos, está claro que não cumpriu o ónus que sobre ela impendia e, perante tal situação, tais veículos deveriam ter sido desconsiderados. Não podia o Tribunal Recorrido conferir uma segunda oportunidade à parte onerada, em clara violação daquelas que são as mais basilares regras sobre direito probatório.

190) Como se sabe, existem prazos legais específicos dentro dos quais incumbe às partes apresentar elementos probatórios que sustentem o que alegam. Ultrapassados tais prazos – como, aliás, sucedeu no presente caso – preclui-se o direito de o fazer.

191) Neste caso, não tendo sido apresentados meios de prova que permitissem concluir o preço dos veículos sinalizados nas alíneas i) a kk) dos factos provados da Sentença Recorrida, a consequência natural para tal omissão à luz dos princípios da autorresponsabilidade das partes e da preclusão será a de não poderem tais aquisições ser consideradas para efeitos de arbitramento de uma eventual indemnização.

192) Pelo exposto, a Sentença Recorrida não podia ter sido mantida pelo Tribunal Recorrido, devendo antes ter sido substituída por outra que não condenasse a Recorrente a pagar à Recorrida “a quantia que se vier a liquidar correspondente ao custo adicional que a A. pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, correspondente a 5% do preço de aquisição dessas viaturas que se vier a apurar”.

7. Do cálculo dos juros

7.1. Do cômputo dos Juros Moratórios

193) Não tendo a Recorrida sofrido quaisquer danos, o direito a juros fica naturalmente comprometido. Ainda que não fosse esse o caso, o entendimento constante do Acórdão Recorrido quanto ao cômputo desses juros não pode ser mantido, uma vez nunca seriam devidos juros desde um momento anterior à citação da Recorrente para a presente ação.

194) Nos termos do artigo 805.º, n.º 3 do CC, tratando-se de crédito com origem em responsabilidade por facto ilícito, como é o caso ora em apreço, o devedor só se constitui em mora no momento da citação. Entendimento que tem vindo a ser confirmado pela Jurisprudência.

195) Assim, tendo em consideração que a Recorrida nunca interpelou extrajudicialmente a Recorrente, esta apenas se poderia constituir em mora no momento da citação, nos termos do disposto na segunda parte do n.º 3 do artigo 805.º do CC. Pelo que, a serem devidos juros, no que não se concede, sempre o seriam por referência ao momento da citação da Recorrente até integral pagamento.

196) Pelo exposto, o entendimento do Tribunal Recorrido deve ser rejeitado e, por conseguinte, recusada a condenação da Recorrente no pagamento de juros de mora.

7.2 Da prescrição dos juros peticionados pela Recorrida

197) Subsidiariamente, os juros de mora estariam, em todo o caso, prescritos.

198) Afinal, nos termos do artigo 310.º, alínea d) do CC, todos os juros peticionados anterior a abril de 2014 – vencidos há mais de cinco anos, por referência à data da citação da Recorrente (em abril de 2020) – estão já prescritos.

199) O prazo estabelecido naquela norma, que se aplica no caso sub judice, é perfeitamente compatível com o princípio da efetividade, na medida em que a LPE, que transpõe a Diretiva, não prevê a sua inaplicabilidade.

200) Ademais, não poderia aquele princípio chegar tão longe, determinando a ausência de prescrição quanto aos juros ou a aplicação de uma mera prescrição ordinária, contra legem.

201) Por conseguinte, a Sentença Recorrida deve ser revogada e substituída por outra que aplique, devidamente, o artigo 310.º, alínea d) do CC, considerando estes juros prescritos.

8. Normas violadas pelo acórdão recorrido e inconstitucionalidade da sua interpretação

202) O Acórdão Recorrido padece de vícios de inconstitucionalidade já apontados à Sentença Recorrida devido à interpretação que faz do artigo 9.º, n.º 1 da LPE (mas também, em conexão com este, o artigo 3.º, n.º 1 da LPE).

203) Em concreto, o Acórdão Recorrido, à semelhança da Sentença Recorrida, sustenta normativamente uma interpretação do artigo 3.º, n.º 1, e do artigo 9.º, n.º 1, da LPE, segundo a qual da verificação em abstrato de danos por infração do direito da concorrência decorrem

forçosamente quer a presunção judicial de danos – que o mesmo Tribunal considera de impossível quantificação -, quer a presunção do respetivo nexo de causalidade entre a Infração e os danos invocados.

204) Os vícios de inconstitucionalidade decorrem, fundamentalmente, do facto de a conclusão pela responsabilidade civil extracontratual da Recorrente, baseando-se numa presunção judicial que se revela, em termos práticos, inilidível, – obstáculo que não é alheio ao facto de o Tribunal Recorrido confirmar a dificuldade e complexidade da prova em contrário, – afetar princípios e direitos constitucionalmente protegidos da Recorrente.

205) Em causa está a interpretação da norma do artigo 3.º, n.º 1 e da norma do artigo 9.º, n.º 1 e n.º 2, ambos da LPE, que é inconstitucional em três vertentes:

a. Por violação do princípio do Estado de Direito do artigo 2.º da CRP, quando interpretadas – ainda que implicitamente - no sentido de a simples constatação de uma infração ao direito da concorrência permitir uma presunção judicial de danos – uma presunção, na prática, inilidível, porquanto relativamente a todos os cartéis a prova em contrário será sempre tida como impossível -, bem como na presunção do referido nexo de causalidade entre a Infração e os danos para efeitos de determinação da responsabilidade extracontratual.

b. Por violação do princípio da proporcionalidade em sentido lato previsto no artigo 2.º e no artigo 18.º da CRP, quando interpretada no sentido de a mera existência de uma infração objeto de decisão da Comissão contra uma qualquer pessoa jurídica implicar uma presunção judicial de danos contra os quais a prova é considerada impossível e cujo quantum é, paradoxalmente, tido como não quantificável, bem como a presunção do nexo de causalidade entre a infração cometida e os mesmos danos.

c. Por violação do princípio da igualdade previsto no artigo 13.º da CRP e do princípio da igualdade de armas consagrado no artigo 20.º da CRP, quando interpretada no sentido de a mera existência de uma infração objeto de decisão da Comissão em que seja visada uma pessoa jurídica fazer presumir, necessária e sequencialmente, os danos e o nexo de causalidade, afirmando-se a prova em contrário como de impossível verificação, determinando-se assim uma obrigação de indemnizar mediante parâmetros normativos diferenciados dos previstos no artigo 483.º do CC.

206) A interpretação aludida é ainda violadora do direito de propriedade previsto no artigo 62.º, n.º 1 da CRP, dado que a interpretação perfilhada pelo Acórdão Recorrido dos normativos supra indicados, no sentido de que os danos resultantes de infrações por cartel ao direito da concorrência devem ser objeto de presunção judicial a partir da mera constatação do ilícito anticoncorrencial, considerando-se, em paralelo, de “impossível” realização “a prova da hipótese contrária”, consubstancia a criação, por via judicial, de um tipo de responsabilidade indemnizatória assente numa presunção de danos não afastáveis por prova em contrário, que é lesiva do direito de propriedade da Recorrente – como de qualquer outra pessoa jurídica colocada na mesma situação da Recorrente.

E. PEDIDO

Nestes termos, e nos demais de Direito que V. Exas. doutamente suprirão:

- a) deve o presente Recurso de Revista Excepcional ser admitido e considerado procedente, nos termos expostos supra e, em consequência:
- b) Ser o Acórdão Recorrido revogado e substituído por outro, nos termos do qual se absolva a Recorrente de todos os pedidos contra si formulados

Assim farão V. Exas. a COSTUMADA JUSTIÇA!

12. A Autora TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A, contralegou, pugnando pela inadmissibilidade e, subsidiariamente, pela improcedência do recurso.

13. A Formação prevista no n.º 3 do artigo 672.º do Código de Processo Civil admitiu o recurso de revista a título excepcional.

14. Como o objecto do recurso é delimitado pelas conclusões do recorrente (cf. artigos 635.º, n.º 4, e 639.º, n.º 1, do Código de Processo Civil), sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso (cf. artigo 608.º, n.º 2, por remissão do artigo 663.º, n.º 2, do Código de Processo Civil), as questões a decidir, *in casu*, são as seguintes:

I. — se estão preenchidos os requisitos da responsabilidade civil extracontratual da Ré, agora Recorrente, e, em especial,

a. — se foi adequadamente provado o preenchimento do requisito da culpa;

b. — se foi adequadamente provado o preenchimento do requisito do dano;

c. — se foi adequadamente provado o preenchimento do requisito da conexão causal entre o facto da Ré, agora Recorrente, e o dano da Autora, agora Recorrida;

II. — subsidiariamente [i.e., no caso de estarem preenchidos os requisitos da responsabilidade civil extracontratual da Ré, agora Recorrida], se os danos indemnizáveis podiam ser quantificados por estimativa;

III. — subsidiariamente [i.e., no caso de a extensão dos danos indemnizáveis poder ser avaliada por estimativa], se os danos indemnizáveis deviam ser quantificados em 5% do valor da venda dos camiões, e, em especial, se os custos adicionais foram repercutidos, através do aumento dos preços dos serviços prestados pela Autora, agora Recorrida, através da revenda dos camiões ou através de vantagens fiscais resultantes do sobrecusto;

IV. — subsidiariamente, se o tribunal a *quo* podia remeter para liquidação o dano

“correspondente ao custo adicional que esta pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, correspondente a 5% do preço de aquisição dessas viaturas que se vier a apurar e no máximo até aos montantes de sobrecusto invocados pela Autora, acrescida dos juros de mora vencidos desde a data de celebração do respetivo contrato de compra e venda que, face à factualidade apurada, se reporta à data indicada como tendo sido o limite temporal em que tal aconteceu [...], até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis”;

V. — se a Ré, agora Recorrente, está obrigada ao pagamento de juros de mora:

a. — desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos dados como provados;

b. — desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas ll) a jjjjj) dos factos dados como provados;

c. — desde a data do exercício eficaz da opção de compra dos camiões com as matrículas identificadas na alínea kkkkk) dos factos dados como provados;

VI. — subsidiariamente, se a obrigação de pagamento de juros de mora se encontra prescrita.

II. — FUNDAMENTAÇÃO

OS FACTOS

21. Os factos dados como provados pelo Tribunal de 1.^a instância e pelo Tribunal da Relação são os seguintes:

Factos relativos à Decisão da Comissão:

- a) Em 20.11.2014, a Comissão Europeia deu início a um processo - Processo AT.39824 - ao abrigo do artigo 11.º, n.º 6, do Regulamento 1/2003.
- b) Em 19.07.2016, a Comissão Europeia proferiu uma decisão de 19.07.2016 nesse processo por infração do artigo 101.º do TFUE e do artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, com o conteúdo constante do documento n.º 1 junto com a petição inicial que aqui se considera integralmente reproduzido, na qual consta o seguinte (resposta aos artigos 7.º e 8.º, 11.º, 12.º e 16.º a 19.º da PI):
- c) A referida Decisão foi disponibilizada, mediante a publicação da sua versão sumária no Jornal Oficial da União Europeia, em 6 de abril de 2017, cuja cópia traduzida se mostra junta aos autos com a petição inicial, doc. n.º 2, dando-se aqui por integralmente reproduzido o seu teor (resposta aos artigos 13.º e 14.º da PI).

1. INTRODUÇÃO

(1) A presente Decisão é relativa a uma infração única e continuada do Artigo 101 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ("TFUE") e do Artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ("Acordo EEE").

(2) A infração consistiu em acordos colusórios relativos aos preços e aos aumentos do preço bruto no EEE dos camiões de média tonelagem e pesados; e na temporização da transmissão dos custos relativos à introdução das tecnologias de emissões para camiões de média tonelagem e pesados conforme exigido pelas normas EURO 3 a 6. A infração abrangeu todo o EEE e decorreu entre 17 de janeiro de 1997 e 18 de janeiro de 2011.

(3) Os factos descritos na presente Decisão foram aceites pela MAN, Daimler, Iveco, Volvo e DAF (os "Destinatários") no procedimento de resolução.

(4) A 20 de novembro de 2014, a Comissão instaurou um processo ao abrigo do n.º do Artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 contra os destinatários da presente decisão e várias entidades de mais uma empresa. Esta empresa não apresentou um pedido para resolução do processo ao abrigo do n.º 2 da alínea a) do Artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 773/2004. À data da presente Decisão, encontra-se pendente o processo administrativo ao abrigo do Artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 contra esta empresa. Para evitar dúvidas, a presente Decisão não formula quaisquer conclusões relativamente a esta empresa no que diz respeito a uma infração da legislação relativa à concorrência da UE.

1. A INDÚSTRIA SUJEITA AO PROCESSO

1.1. O produto

(5) Os produtos relacionados com a infração são camiões com um peso situado entre as 6 e as 16 toneladas ("camiões de média tonelagem") e camiões com um peso superior a 16 toneladas ("camiões pesados"), tanto na forma de camiões rígidos como de camiões tractores de semirreboque (doravante, os camiões de média tonelagem e pesados são designados coletivamente por "Camiões")⁵. O processo não diz respeito aos serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços vendidos pelos destinatários da presente Decisão.

1.2. Os Destinatários

(6) Participaram na infração as empresas que correspondem às entidades jurídicas indicadas nas secções 2.2.1 a 2.2.5 (designadas coletivamente por "Destinatários")⁶.

1.2.1. MAN

(7) A MAN (as MAN SE e as suas filiais) são designadas coletivamente por "MAN" fabrica e distribui camiões, autocarros, motores a diesel, turbomáquinas e também equipamentos especiais. Além disso, a MAN presta serviços financeiros relacionados com a distribuição dos seus produtos.

⁵ Excluindo camiões para utilização militar.

⁶ Nos pontos seguintes, "Edeco" ou "Nível de Edeco" refere-se coletivamente à MAN Truck & Bus AG, Daimler AG, Iveco S.p.A., Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS e DAF Trucks N.V. Nos pontos seguintes, "Nível Alemão" ou "Filiais Alemãs" refere-se à MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, Iveco Magirus AG, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Renault Trucks Deutschland GmbH e DAF Trucks Deutschland GmbH.

(8) As entidades jurídicas da MAN que são responsáveis pela infração são as seguintes:

- MAN SE com sede social em Munique, Alemanha;
- MAN Truck & Bus AG (designada doravante por "MAN HQ") com sede social em Munique, Alemanha;
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (designada doravante por "MAN DE") com sede social em Munique, Alemanha.

(9) O volume de negócios total a nível mundial da MAN em 2015 foi de 13.702 milhões de euros.

1.2.2. Daimler

(10) A Daimler desenvolve, produz e comercializa veículos de passageiros autocarros, bem como camiões de média tonelagem e pesados. Além disso, a Daimler presta serviços financeiros.

(11) A entidade jurídica da Daimler que é responsável pela infração é a Daimler AG (designada doravante por "Daimler"), com sede social em Estugarda, Alemanha.

(12) O volume de negócios consolidado a nível mundial da Daimler em 2015 foi de 149.467 milhões de euros.

1.2.3. Iveco

(13) A Iveco (a CNH Industrial e a Fiat Chrysler Automobiles N.V. e as respetivas filiais ativas na produção, financiamento e comercialização de camiões Iveco são designadas coletivamente por "Iveco") tem atividade na produção e comercialização de veículos comerciais ligeiros, camiões de média tonelagem e pesados e também autocarros urbanos e autocarros de turismo, e ainda veículos especiais para aplicações de combate incêndios, proteção civil e missões de manutenção da paz.

(14) As entidades jurídicas da Iveco que são responsáveis pela infração são as seguintes:

- CNH Industrial N.V., com sede estatutária e sede social em Amsterdão, Holanda, e local de direção efetiva em Londres, Reino Unido;
- Fiat Chrysler Automobiles N.V., com sede estatutária e sede social em Amsterdão, Holanda, e local de direção efetiva em Londres, Reino Unido;
- Iveco S.p.A. (designada doravante por "Iveco HQ") com sede social em Turim, Itália;
- Iveco Magirus AG (designada doravante por "Iveco DE"), com sede social em Ulm, Alemanha.

(15) O volume de negócios consolidado a nível mundial da CNH Industrial N.V. em 2015 foi de 23.775 milhões de euros.

(16) O volume de negócios consolidado a nível mundial da Fiat Chrysler Automobile N.V. em 2015 foi de 110.595 milhões de euros.

1.2.4. Volvo/Renault

(17) A Volvo/Renault (Aktiebolaget Volvo (publ), designada por "AB Volvo", e as suas filiais são doravante designadas coletivamente por "Volvo" ou "Volvo/Renault") é empresa-mãe da Volvo Lastvagnar AB (designada doravante por "Volvo HQ") e d

Renault Trucks SAS (designada doravante por "Renault HQ", Renault Trucks SAS e as suas filiais são designadas coletivamente por "Renault").

(18) A AB Volvo e as suas filiais têm atividade na produção e comercialização de camiões, autocarros, equipamentos de construção, sistemas de transmissão para aplicações marítimas e industriais. Além disso, a AB Volvo também presta serviços financeiros.

(19) As entidades jurídicas da Volvo/Renault que são responsáveis pela infração são as seguintes:

- AB Volvo (publ), com sede social em Gotemburgo, Suécia;
- Volvo Lastvagnar AB, com sede social em Gotemburgo, Suécia;
- Renault Truck SAS com sede social em Saint-Priest, França;
- Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (designada doravante por "Volvo DE") com sede social em Ismaning, Alemanha. Renault Trucks Deutschland GmbH (designada doravante por "Renault DE"). Com efeitos a partir de 2 de outubro de 2014, a Renault DE foi incorporada na Volvo DE. As atividades realizadas pela Renault até 23 de outubro de 2014 foram assumidas e são agora realizadas pela Volvo DE. A entidade incorporada permanece ativa com o nome Volvo Group Trucks Central Europe GmbH ("Volvo DE").

(20) O volume de negócios consolidado a nível mundial da Volvo/Renault em 2015 foi de 33.411 milhões de euros.

1.2.5. DAF

(21) A DAF (a PACCAR Inc. e as suas filiais europeias ativas na produção, comercialização e financiamento de camiões são designadas por "DAF") produz camiões ligeiros, de média tonelagem e pesados com a marca DAF.

(22) As entidades jurídicas da DAF que são responsáveis pela infração são as seguintes:

- A PACCAR Inc. (designada doravante por "PACCAR"), com sede social em Bellevue/Seattle, Washington, E.U.A.;
- A DAF Trucks N.V. (designada doravante por "DAF HQ"), com sede social em Eindhoven, Holanda;
- A DAF Trucks Deutschland GmbH (designada doravante por "DAF DE"), com sede social em Frechen, Alemanha.

(23) O volume de negócios consolidado a nível mundial da DAF em 2015 foi de 17.22 milhões de euros.

1.3. Descrição do mercado dos camiões

1.3.1. Quotas de mercado

(24) Em 2010 (isto é, na parte final do período da infração), a quota de mercado agregada no Espaço Económico Europeu (EEE) dos Destinatários no caso dos camiões de média tonelagem e pesados era de aproximadamente [excluído provisoriamente] %.

1.3.2. Estrutura da força de vendas

(25) Todos os Destinatários têm filiais de comercialização nacionais nos principais países do mercado que normalmente importam os camiões. Todos os Destinatários vendem os seus produtos através de distribuidores e das respectivas redes de revendedores autorizados ou, em certos casos/regiões específicas, diretamente aos principais clientes. Alguns dos distribuidores e revendedores são propriedade dos fabricantes de camiões como parte da respetiva organização de vendas, outros são independentes⁸.

1.3.3. Características do mercado dos camiões

(26) A procura de camiões é altamente cíclica. Enquanto os automóveis de passageiros são adquiridos por clientes particulares e comerciais, os camiões são adquiridos exclusivamente pelos clientes comerciais. Uma vez que os camiões são bens duradouros para utilização profissional, em muitos casos os clientes adiam o investimento na renovação da frota durante os períodos de crise económica, compensando essa falta de investimento quando se verifica uma maior prosperidade nos negócios. Os camiões não são produtos de base, mas são especificados de acordo com os requisitos individuais do cliente e são inerentemente complexos. Todos os Destinatários disponibilizam uma gama de camiões e centenas de opções e variantes diferentes. Além disso, a fiabilidade percebível, o desempenho técnico, o consumo de combustível, os custos de manutenção e a imagem de marca desempenham um papel importante nas decisões de compra dos clientes. Outros aspetos importantes são a dimensão da rede de estações de serviço, os custos do serviço pós-venda, os custos operacionais, etc.⁹

1.3.4. Mecanismos de fixação de preços e listas de preços brutos

(27) De um modo geral, o mecanismo de atribuição de preços do setor dos camiões segue o mesmo processo para todos os Destinatários. Como acontece em muitos outros setores, a atribuição de preços parte normalmente do preço de tabela bruto inicialmente estipulado pela Sede. Em seguida, são estipulados preços de transferência para a importação de camiões para os diferentes mercados através de empresas distribuidoras detidas a 100 % ou independentes. Além disso, existem também os preços que serão pagos pelos revendedores que operam nos mercados nacionais e os preços líquidos finais cobrados aos clientes. Estes preços líquidos finais cobrados aos clientes são negociados pelos revendedores ou pelos fabricantes nos casos em que estes vendem diretamente aos revendedores ou aos clientes de frota. Os preços líquidos finais cobrados aos clientes refletem descontos substanciais sobre o preço de tabela bruto inicial. Nem todos os procedimentos são sempre seguidos, uma vez que os fabricantes também vendem diretamente aos revendedores ou aos clientes de frota.

(28) No que diz respeito às listas de preços brutos iniciais dos novos camiões, à exceção da Iveco, todos os Destinatários aplicaram uma tabela de preços brutos com preços de tabela brutos harmonizados em todo o EEE¹⁰. A Renault introduziu as listas de preços para o EEE em 2000 mas demorou algum tempo a implementá-las, a Volvo tinha uma lista de preços para o EEE desde janeiro de 2002; a DAF desde setembro de 2002; a MAN desde 2004; e a Daimler desde 2006. Estas tabelas iniciais de preços brutos para o EEE foram decididas pela Sede. As listas de preços para o EEE continham os preços de todo

⁷ Alguns dos produtores de camiões venderam os seus produtos, apenas numa quantidade limitada, diretamente aos principais clientes.

⁸ Por ex.: A DAF distribui os seus camiões de média tonelagem e pesados através de uma rede de concessionários independentes [...]

⁹ [...]

¹⁰ [...]

os modelos de camiões e também todas as opções de instalação na fábrica que o respetivo fabricante oferecia.¹¹

1.3.5. Transparência no mercado dos camiões

(29) O setor dos camiões é caracterizado por um elevado grau de transparência. Os Destinatários tiveram acesso a dados concorrencialmente relevantes, como os registos de camiões através dos registos públicos. Além disso, os produtores de camiões e as respetivas empresas distribuidoras mantiveram uma troca regular de dados com diversas associações do setor. Nalgumas destas associações, verificou-se uma troca de dados sobre a receção de encomendas e os períodos de entrega ou níveis de stock. Além disso, os Destinatários tiveram acesso a mais dados, em graus variáveis, através da apresentação espontânea, pelos clientes, das ofertas dos concorrentes com o objetivo de negociar os preços¹², e também através da metodologia do cliente mistério¹³.

(30) Por conseguinte, uma das incertezas que os Destinatários ainda tinham relativamente ao mercado dos camiões era o comportamento futuro dos produtores de camiões e, mais concretamente, as suas intenções no que diz respeito às alterações aos respetivos preços brutos e às tabelas de preços brutos.

2. PROCESSO

2.1. A investigação da Comissão

(31) A 20 de setembro de 2010, a MAN SE e todas as filiais que controlava direta ou indiretamente solicitaram a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação da Comissão relativa à imunidade e redução de coimas em processos de cartéis de 2006 (doravante, "a Comunicação sobre a não aplicação") e, em alternativa, uma redução das coimas ao abrigo do ponto 27 da Comunicação sobre a não aplicação relativamente a um alegado cartel na indústria dos camiões. Ao pedido de imunidade seguiram-se observações subsequentes. A 17 de dezembro de 2010, a Comissão concede imunidade condicional em matéria de coimas à MAN.

(32) Entre 18 e 21 de janeiro de 2011, a Comissão realizou inspeções, entre outras, nas instalações dos Destinatários.

(33) A 28 de janeiro de 2011, a AB Volvo (publ), incluindo todas as suas filiais diretas e indiretas, solicitou a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação sobre a não aplicação e, em alternativa, uma redução das coimas ao abrigo do ponto 27 da Comunicação sobre a não aplicação. Ao pedido seguiram-se observações subsequentes.

(34) A 10 de fevereiro de 2011, às 10:00 horas, a Daimler AG, incluindo todas as filiais diretas e indiretas, solicitou a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação sobre a não aplicação e, em alternativa, uma redução das coimas ao abrigo do ponto 27 da Comunicação sobre a não aplicação. Ao pedido seguiram-se observações subsequentes.

¹¹ [...]

¹² [...]

¹³ A metodologia do cliente mistério é uma ferramenta utilizada para recolher informações específicas sobre produtos e serviços. O estabelecimento que está a ser avaliado não conhece normalmente a identidade e o objetivo específicos do consumidor mistério.

(35) A 10 de fevereiro de 2011, às 22:22 horas, a Iveco S.p.A. e a Fiat S.p.A.¹⁴ incluindo todas as respectivas filiais diretas e indiretas, apresentaram um pedido coletivo de imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação sobre a não aplicação e, em alternativa, uma redução das coimas ao abrigo do ponto 27 da Comunicação sobre a não aplicação. Ao pedido seguiram-se observações subsequentes.

(36) No decurso da investigação¹⁵, a Comissão enviara vários pedidos de informação ao abrigo do Artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 e também do Ponto 12 da Comunicação sobre a não aplicação, entre outros, aos Destinatários.

(37) A 20 de novembro de 2014, a Comissão instaurou um processo ao abrigo do n.º do Artigo 11.º do Regulamento (EC) n.º 1/2003 contra a DAF Trucks N.V., DAF Truck Deutschland GmbH, PACCAR Inc., Daimler AG, Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG, CNH Industrial N.V., Fiat Chrysler Automobiles N.V., MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH e Renault Trucks SAS, e adotou uma Comunicação de Objeções da qual notificou estas entidades.¹⁶

(38) Conforme previsto no ponto 29 da Comunicação sobre a não aplicação, mediante carta de 20 de novembro 2014, a Comissão informou a Volvo/Renault, a Daimler e a Iveco sobre a sua intenção preliminar de aplicar uma redução de uma coima dentro de um intervalo de variação especificado, conforme previsto no ponto 26 da Comunicação sobre a não aplicação.

(39) Na sequência da adoção e notificação da Comunicação de Objeções de 20 de novembro de 2014, os Destinatários acederam ao processo completo da Comissão.

(40) A [...], todos os Destinatários abordaram informalmente a Comissão e solicitaram a continuação do processo no âmbito do procedimento de resolução. Posteriormente, a Comissão decidiu instaurar um procedimento de resolução para este processo depois de cada um dos Destinatários ter confirmado a vontade de participar em negociações conducentes à transação.

(41) As reuniões de resolução entre cada Destinatário e a Comissão ocorreram entre [...] e [...]. Durante estas reuniões, cada Destinatário manifestou as suas opiniões sobre as objeções que lhe foram levantadas pela Comissão. Os comentários dos Destinatários foram cuidadosamente analisados pela Comissão e, nos casos adequados, foram tidos em consideração. A Comissão também facultou aos Destinatários uma estimativa do intervalo provável das coimas a aplicar pela Comissão e informou-os de que, num procedimento de resolução posterior à Comunicação de Objeções, depois de a Comissão receber as propostas de transação, não seria adotada qualquer outra Comunicação de Objeções.

¹⁴ Em 2011, a Fiat S.p.A. foi cindida em duas entidades jurídicas separadas que, após as fusões subsequentes, continuaram como CNH Industrial N.V. e Fiat Chrysler Automobiles NV.

¹⁵ O Gabinete do Comércio Justo (OFT) abriu uma investigação no mercado dos camiões do Reino Unido. A investigação, relativa às mesmas empresas que a investigação da Comissão, foi realizada ao abrigo da Lei da Concorrência de 1998 e da Lei das Empresas de 2002. A 21 de dezembro de 2011, o OFT encerrou a investigação criminal ao abrigo da Lei das Empresas de 2002. A 15 de junho de 2012, o OFT emitiu uma declaração pública na qual anunciou o encerramento da investigação ao abrigo da Lei da Concorrência de 1998.

¹⁶ Conforme enunciado no anterior considerando (4), a Comissão também instaurou um processo contra diversas entidades de uma outra empresa a 20 de novembro de 2014.

(42) No final das negociações conducentes à transação, os Destinatários consideraram que havia um entendimento comum suficiente no que diz respeito às potenciais objeções e à estimativa do intervalo de coimas prováveis para continuar o processo de resolução.

(43) Entre [...] e [...], a MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault e Iveco (ou seja, os Destinatários) apresentaram à Comissão pedidos formais de transação ao abrigo do n.º da alínea a) do Artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 773/2004 (as "propostas de transação"). A proposta de transação de cada Destinatário continha:

- um reconhecimento, em termos claros e inequívocos, da responsabilidade do Destinatário pela infração descrita resumidamente quanto ao objeto, aos principais factos e à qualificação jurídica, incluindo a sua função e a duração da sua participação na infração de acordo com os resultados das negociações conducentes à transação;

- uma indicação do montante máximo da coima que o Destinatário esperava que fosse aplicada pela Comissão e que aceitaria no âmbito de um procedimento de resolução;

- a confirmação, pelo Destinatário, de que foi suficientemente informado sobre as objeções que lhe foram levantadas pela Comissão e de que lhe foi dada oportunidade suficiente para dar a conhecer as suas opiniões à Comissão;

- a confirmação, pelo Destinatário, de que a Comissão lhe forneceu todas as informações necessárias para que pudesse tomar uma decisão informada no que diz respeito a aceitar ou recusar a resolução;

- a confirmação, pelo Destinatário, de que não solicitou uma nova audiência oral antes de a Comissão adotar a decisão de resolução final;

- a aceitação, pelo Destinatário, da receção da decisão final ao abrigo dos Artigos 7.º e 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 em língua inglesa.

(44) Cada um dos Destinatários condicionou a proposta referida acima à aplicação de uma coima, pela Comissão, que não exceda o montante especificado na sua proposta de transação.

2.2. Os principais elementos de prova tiveram por base

(45) As principais provas documentais utilizadas são constituídas por documentos enviados pela MAN (o requerente da imunidade), pela Volvo/Renault (requerente da não aplicação), pela Daimler (requerente da não aplicação) e pela Iveco (requerente da não aplicação), declarações prestadas por estes Destinatários, documentos copiados pela Comissão no decurso das inspeções referidas acima e respostas aos pedidos de informação da Comissão.

3. DESCRIÇÃO DA CONDUTA

3.1. Outros aspetos de transparência entre os Destinatários

(46) Todos os Destinatários trocaram tabelas de preços brutos e informações sobre preços brutos, e a maioria dos Destinatários (ver (48)) participou na troca de configuradores de camiões informatizados. Todos estes elementos constituíram informações sensíveis do ponto de vista comercial. Ao longo do tempo, os configuradores de camiões, que incluem os preços brutos detalhados de todos os modelos e opções, substituíram as tabelas de preços brutos tradicionais. Este processo facilitou o cálculo de

preço bruto de cada uma das possíveis configurações de camiões. A troca foi realizada a nível multilateral e ao nível bilateral.

(47) Na maioria dos casos, a informação sobre os preços brutos dos componentes dos camiões não estava disponível publicamente e a informação que estava disponível publicamente não era tão detalhada e precisa como a informação que foi trocada entre os Destinatários e entre outras entidades. Com a troca da informação sobre os preços brutos e as tabelas de preços brutos atuais, juntamente com o recurso a outras informações sobre o mercado, os Destinatários conseguiram calcular melhor os preços líquidos atuais aproximados dos seus concorrentes – em função da qualidade das informações sobre o mercado que tinham à sua disposição.

(48) Da mesma forma, a troca dos configuradores contribuiu para a comparação das próprias ofertas com as dos concorrentes, o que aumentou ainda mais a transparência do mercado. Concretamente, tornou-se possível compreender, com base nos configuradores dos camiões, quais eram os extras compatíveis com cada modelo de camião, e quais eram as opções que fariam parte do equipamento de série ou que seriam um extra. À exceção da DAF, todos os Destinatários tiveram acesso ao configurador de pelo menos um outro Destinatário. Alguns configuradores apenas concediam acesso a informações técnicas como os portais dos fabricantes de carroçarias, e não incluíam quaisquer informações sobre preços.

3.2. Natureza e âmbito da infração

(49) Os contactos colusórios nos quais participaram os Destinatários no período de 1997 a 2010 ocorreram na forma de reuniões regulares nas instalações das associações industriais, em feiras comerciais, demonstrações de produtos pelos fabricantes ou reuniões entre concorrentes organizadas para o efeito da infração. Também incluíam trocas regulares por correio eletrónico e chamadas telefónicas. As sedes dos Destinatários (doravante: o Nível das Sedes) estiveram diretamente envolvidas na negociação dos preços, dos aumentos dos preços e da introdução de novas normas de emissões até 2004. A partir, pelo menos, de agosto de 2002, ocorreram negociações através de Filiais alemãs (doravante: o Nível Alemão) que, em graus variáveis, seguiam instruções das respetivas Sedes.

(50) Entre os acordos colusórios, incluíram-se acordos e/ou práticas concertadas relativas à atribuição de preços e aos aumentos dos preços brutos para alinhar os preços brutos no EEE, e a temporização e a transmissão dos custos relativos à introdução das tecnologias de emissões exigidas pelas normas EURO 3 a 6.

(51) Entre 1997 e até ao final de 2004, os Destinatários participaram em reuniões realizadas entre membros da direção superior de todas as Sedes¹⁷ (ver, por exemplo, (52)). Nestas reuniões, que ocorreram várias vezes por ano, os participantes discutiram e, em alguns casos, chegaram a acordo em relação aos aumentos dos respetivos preços brutos. Antes da introdução das tabelas de preços aplicáveis ao nível pan-europeu (EEE) (ver acima em (28)), os participantes discutiram os aumentos dos preços brutos, com especificação da aplicação em todo o EEE dividido pelos principais mercados. Durante as reuniões bilaterais complementares em 1997 e 1998, além das habituais discussões pormenorizadas sobre os futuros aumentos dos preços brutos, os Destinatários relevante

¹⁷ [...]

¹⁸ [...]

trocaram informações sobre a harmonização das tabelas de preços brutos para o EEE.¹⁹ Em determinadas ocasiões, os participantes, incluindo representantes das Sedes de todos os Destinatários, discutiram também os preços líquidos para alguns países. Concordaram também relativamente ao momento da introdução e aos encargos adicionais a aplicar às tecnologias de emissões, em cumprimento das normas de emissões EURO. Além dos acordos relativos aos níveis dos aumentos dos preços, os participantes informaram-se regularmente uns aos outros sobre os aumentos planeados para os preços brutos.²² Além disso, trocaram informações sobre os respetivos prazos de entrega e as previsões gerais de mercado específicas de cada país, subdivididas por países e categoria de camiões.²³ Além das reuniões, houve trocas regulares de informações sensíveis do ponto de vista concorrencial por telefone e correio eletrónico.²⁴

(52) Os seguintes exemplos de reuniões ilustram a natureza das discussões nomeadamente entre os Destinatários ao Nível das Sedes durante o período inicial de infração. A 17 de janeiro de 1997, foi organizada uma reunião em Bruxelas. Participaram nesta reunião representantes das Sedes de todos os Destinatários. Os elementos de prova demonstram que foram discutidas as futuras alterações aos preços brutos de tabela. Durante uma reunião realizada a 6 de abril de 1998 no contexto de uma reunião de uma associação industrial, na qual participaram representantes das Sedes de todos os Destinatários, os participantes coordenaram a introdução no mercado de camiões que cumpriam a norma EURO 3. Concordaram não comercializar camiões em conformidade com a norma EURO 3 antes de ser obrigatório fazê-lo, e chegaram a um acordo em relação a um intervalo de preço adicional para os camiões em conformidade com a norma EURO 3.

(53) Nas próximas alterações às tabelas de preços em euros, os elementos de prova demonstram também que todos os Destinatários estavam envolvidos em discussões relativas à utilização da introdução da moeda Euro para reduzir os descontos. As partes envolvidas constataram que a França tinha os preços mais baixos e concordaram que os preços praticados nesse país tinham de ser aumentados.²⁶

(54) Após a introdução da moeda Euro e com a introdução de tabelas de preços para europeias (EEE) para quase todos os fabricantes (ver (28)), os Destinatários começaram sistematicamente a trocar os respetivos aumentos planeados para os preços brutos através das filiais alemãs (ver, por exemplo, (59)), enquanto os contactos colusórios ao nível dos membros da direção superior das Sedes continuaram paralelamente entre 2002 e 2004. Por exemplo, durante uma reunião nos dias 10 e 11 de abril de 2003²⁷, no contexto de uma reunião de uma associação industrial na qual participaram, entre outros, representantes das Sedes de todos os Destinatários, ocorreram discussões relativas, entre outros aspetos, aos preços e às modalidades de introdução no mercado dos camiões que cumpriam a norma Euro 4, semelhantes às discussões que tinham ocorrido previamente em relação à norma Euro 3 (ver (52)). Além disso, os representantes não-executivos da

¹⁹ [...]

²⁰ [...]

²¹ [...]

²² [...]

²³ [...]

²⁴ [...]

²⁵ [...]

²⁶ [...]

²⁷ [...]

Sedes e das Filiais Alemãs organizaram ocasionalmente reuniões que incluíram ponto de ordem de trabalhos e discussões tanto comuns como individuais (ver, por exemplo (59)).

(55) As trocas de informações que envolveram o Nível Alemão foram realizadas através de reuniões normais entre os concorrentes, e os contactos foram organizados entre os funcionários das Filiais Alemãs²⁸. Além destas reuniões, ocorreram trocas regulares de informações por telefone e correio eletrónico²⁹. Entre os tópicos discutidos, incluíram-se tópicos técnicos e prazos de entrega, mas também os preços (normalmente preços brutos).³⁰ Em muitos casos, os participantes nestas trocas de informações, incluindo os Destinatários, trocaram também informações sensíveis do ponto de vista comercial, com a receção de encomendas, o stock e outras informações técnicas por correio eletrónico ou telefone.³¹

(56) Nos anos posteriores, as reuniões realizadas ao Nível Alemão tornaram-se mais formalizadas e as informações sobre os aumentos dos preços brutos que não estavam disponíveis no domínio público passaram a ser registadas numa folha de cálculo dividida por modelo padrão de camião para cada produtor.³² Estas trocas de informações ocorreram várias vezes por ano.³³ As futuras informações trocadas sobre os aumentos de preços brutos foram referentes apenas aos modelos básicos de camiões ou aos camiões às opções disponíveis (em muitos casos, estas informações foram indicadas separadamente nas tabelas trocadas) e normalmente não foram trocados preços líquidos nem aumentos de preços líquidos. As informações relativas aos futuros aumentos planeados para os preços brutos trocadas ao nível das Filiais Alemãs foram, em grau variáveis, encaminhadas para as respetivas Sedes.³⁴

(57) A troca de informações sobre os futuros aumentos planeados para os preços brutos e a nova tecnologia das normas de emissões continuou a verificar-se ao longo dos anos e a partir de 2007, passou a incluir também os períodos de entrega dos produtores de camiões.³⁵ A partir de 2008, as trocas de informações tornaram-se mais formalizadas através do recurso a um modelo unificado concebido para a troca de informações relativa aos aumentos planeados dos preços brutos.³⁶

(58) No mínimo, estas trocas de informações colocaram os Destinatários na posição de poder considerar as informações trocadas no âmbito do seu processo de planeamento para o planeamento de futuros aumentos dos preços brutos no ano civil seguinte.³⁷ Além disso, as informações podem ter influenciado o posicionamento de preço de alguns dos novos produtos dos Destinatários.³⁸

(59) Os seguintes exemplos ilustram a natureza das discussões nas quais participar os representantes do Nível Alemão. No final de 2004, um funcionário da DAF Truck Deutschland GmbH enviou uma mensagem de correio eletrónico a vários destinatários

²⁸ [...]

²⁹ [...]

³⁰ [...]

³¹ [...]

³² [...]

³³ [...]

³⁴ [...]

³⁵ [...]

³⁶ [...]

³⁷ [...]

³⁸ [...]

entre os quais se encontram os representantes das Filiais Alemãs, pedindo-lhes que comunicassem os seus aumentos de preços brutos planeados para 2005. As informações resumidas e compiladas sobre os preços foram enviadas, alguns dias depois, a todos os participantes, incluindo todos os Destinatários, e continham informações sobre os aumentos de preços brutos planeados.³⁹ Os Destinatários participaram numa reunião que ocorreu entre 4 e 5 de julho de 2005 em Munique, na qual compareceram representantes não-executivos do Nível das Sedes e funcionários das Filiais Alemãs.⁴⁰ Com base nos elementos de prova, parece que foram agendadas atividades comuns e reuniões. Além disso, foram também previstas sessões especiais com a participação de representantes não-executivos das Sedes e reuniões individuais com a participação dos representantes das Filiais Alemãs.⁴¹ Durante uma destas sessões individuais, os participantes, entre os quais se incluíam todos os Destinatários, trocaram informações sobre os futuros aumentos dos respetivos preços brutos em 2005 e 2006, e também sobre os custos adicionais de cumprimento das normas de emissões EURO 4.⁴² Noutras reuniões, nas quais participaram representantes das Filiais Alemãs, foi dada continuidade às discussões sobre aumentos dos preços e os aumentos dos preços para as normas Euro 4 e Euro 5; nomeadamente as reuniões realizadas 12 de abril de 2006⁴³ e também nos dias 12 e 13 de março de 2008.⁴⁴

(60) Os elementos de prova demonstram que tinham sido obtidas, dos participantes nas trocas de informações e a partir de novembro de 2010 e janeiro de 2011, informações sobre os aumentos dos preços brutos de, entre outros, todos os Destinatários. O conteúdo desta lista foi reproduzido numa nota manuscrita por um funcionário da MAN que também recebeu as informações sobre os aumentos dos preços brutos relativas aos outros participantes diretamente da Daimler. Estas informações foram fornecidas quando Daimler contactou a MAN para ficar a conhecer os detalhes do próximo aumento dos preços brutos da MAN.⁴⁵

3.3. Âmbito Geográfico

(61) O âmbito geográfico da infração abrangeu todo o EEE ao longo de toda a duração da infração.

3.4. Duração da infração

(62) Conforme enunciado na Secção 4.2, todos os Destinatários iniciaram participação na infração a 17 de janeiro de 1997.

(63) Considera-se que a infração terminou no dia 18 de janeiro de 2011, que é a data do início das inspeções. No caso da MAN, considera-se que a infração terminou a 20 de setembro de 2010, a data em que a empresa solicitou a imunidade.

³⁹ [...]

⁴⁰ [...]

⁴¹ [...]

⁴² [...]

⁴³ [...]

⁴⁴ [...]

⁴⁵ [...]

4. APRECIÇÃO JURÍDICA

(64) Tendo em conta o conjunto das provas, os factos descritos nas Secção 4 e confirmação clara e inequívoca dos Destinatários nas respetivas propostas de transação a Comissão faz a seguinte apreciação jurídica.

4.1. Aplicação do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e o n.º 1 do Artigo 53 do Acordo EEE

4.1.1. Acordos e práticas concertadas

(a) Princípios

(65) O n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e o n.º 1 do Artigo 53 do Acordo EEE proíbem os acordos entre empresas, as decisões tomadas por associações de empresas e as práticas concertadas que possam afetar, respetivamente, o comércio entre os Estados-Membros ou as Partes Signatárias do Acordo EEE, e que tenham como objetivo ou resultado prevenção, restrição ou distorção da concorrência no mercado interno e/ou no EEI conforme aplicável.

(66) Embora o n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e o n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEI estabeleçam uma distinção entre o conceito de prática concertada e o conceito de acordo entre empresas, o objetivo é integrar na proibição prevista nestes Artigos uma forma de coordenação entre empresas através da qual, sem que se tenha chegado à fase de conclusão de um acordo propriamente dito, as empresas substituam conscientemente os riscos da concorrência por uma colaboração prática entre si. Assim sendo, a conduta pode ser abrangida pelo n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e pelo n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE enquanto prática concertada, mesmo nos casos em que partes não tenham subscrito expressamente um plano comum que defina a sua ação no mercado mas adotem ou adiram conscientemente a mecanismos que facilitem a coordenação do seu comportamento comercial.⁴⁶

(67) Os conceitos de acordo e de prática concertada são fluidos e podem sobrepor-se. Com efeito, pode nem sequer ser possível diferenciá-los, já que uma infração pode apresentar simultaneamente as características de ambas as formas de conduta proibida; enquanto, se forem consideradas isoladamente, algumas das suas manifestações podem ser descritas de forma exata como uma e não como a outra.⁴⁷

(b) Aplicação a este caso

(68) A conduta descrita na anterior Secção 4 pode caracterizar-se como uma infração complexa do Artigo 101.º do TFUE e do Artigo 53.º do Acordo EEE, uma vez que composta por várias ações que podem ser classificadas como acordos ou práticas concertadas, no âmbito das quais os Destinatários substituíram conscientemente os riscos da concorrência pela colaboração prática.

(69) Por conseguinte, esta conduta apresenta todas as características de um acordo e/ou prática concertada na aceção do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53 do Acordo EEE, uma vez que tinha por objeto a prevenção, restrição e/ou distorção d

⁴⁶ Ver o Processo T-769 Hercules v Comissão UE T.1991.75, ponto 256. Ver também o Processo 48/69, Imperial Chemical Industries v Comissão UE C.1972.70, ponto 64, e Processos Apentax 40-40/73, etc. Bulker Unie e outros v Comissão EU C.1975.174, pontos 173-174.

⁴⁷ Processo C-49/92 P Comissão v Anic Participations, UE C.1999.356, ponto 83.

concorrência no que diz respeito a Camiões no EEE. Concretamente, os Destinatários estavam envolvidos nas atividades anticoncorrenciais descritas acima em relação à venda de Camiões através de várias camadas de reuniões entre concorrentes e outros contactos que ocorreram ao Nível das Sedes e ao Nível Alemão.

4.2. Infração única e continuada

(a) Princípios

(70) Uma infração do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE pode decorrer não só de um ato isolado como também de uma série de atos ou de uma conduta continuada, ainda que um ou mais aspetos dessa série de atos ou conduta continua possam constituir também infrações dessa disposição autonomamente e quando considerados isoladamente. De acordo com a jurisprudência assente, quando várias ações fazem parte de um "plano global", uma vez que o seu objeto comum distorce a concorrência no mercado interno, a Comissão tem o direito de imputar responsabilidade por tais ações com base na participação na infração considerada com um todo.⁴⁸

(b) Aplicação a este caso

(71) No presente processo, a conduta descrita na Secção 4 constitui uma infração única e continuada do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE no período de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011. Simultaneamente, com base nos factos descritos anteriormente, qualquer um dos aspetos da conduta, incluindo no que diz respeito a qualquer um dos produtos e em relação a qualquer um dos Estados-Membros (ou regiões mais vastas), tem por objetivo a restrição da concorrência e, por conseguinte, constitui, só por si, uma infração do Artigo 101.º do TFUE e/ou do Artigo 53.º do Acordo EEE.⁴⁹ O único objetivo económico anticoncorrencial da colusão entre os Destinatários foi coordenar o comportamento mútuo ao nível da atribuição de preços brutos e a introdução de determinadas normas de emissões para eliminar a incerteza quanto ao comportamento dos respetivos Destinatários e, em última análise, a reação de clientes no mercado. As práticas de colusão tinham um único objetivo económico nomeadamente a distorção da fixação independente dos preços e do movimento normal dos preços dos camiões no EEE.

(72) São vários os fatores, como as características comuns do conteúdo dos contactos, a identidade e, no caso de alguns dos Destinatários, as sobreposições dos indivíduos que participaram nos contactos, a temporização dos contactos ou a proximidade temporal, que confirmam que os contactos colusórios estavam interligados e tinham uma natureza complementar⁵⁰, uma vez que todos se destinavam a anular uma ou mais das consequências do padrão normal da concorrência no quadro de um plano ao nível do EEE com um único objetivo.⁵¹

⁴⁸ Processos Apensos C-204/00 etc. *Asilborg Portland et al.* EU:C:2004:6, ponto 358.

⁴⁹ Ver *Acórdão em Comisîo v. Verhuizingen Coppens NV*, C-441/11P, UE:C:2012:778, pontos 37, 45, *Acórdão em Comisîo v. Asilberta Industries e Outros*, C-287/11 P, EU:C:2013:445, ponto 65; *Acórdão de 10 de outubro de 2014 Solvay v. Comisîo*, T-680/9, UE:T:2014:967, pontos 109-112.

⁵⁰ Processo T-587/08 *Del Monte v. Comisîo*, autêntico comunicado, ponto 593.

⁵¹ Processo T-54/03 *Lafarge v. Comisîo* [2006] ECR II-120, no ponto 482; Processos Apensos T-101/05 e T-111/05 *BASt e UCB v. Comisîo* [2007] ECR II-4949, no ponto 179.

(73) Os elementos de prova disponíveis demonstram que a conduta anteriormente descrita constituiu um processo contínuo e não ocorrências isoladas ou esporádicas. O contacto que ocorreram entre os Destinatários tiveram uma natureza contínua, com numerosos contactos regulares (reuniões presenciais, telefonemas e troca de mensagens de correio eletrónico). Os diversos elementos da infração tinham um objetivo anticoncorrencial comum, conforme descrito acima, que permaneceu o mesmo ao longo de todo o período da infração. A existência de uma infração única e continuada também é confirmada pelo facto de a conduta anticoncorrencial ter seguido um padrão semelhante ao longo de todo o período da infração.

(74) Embora os contactos colusórios tenham ocorrido, a partir de 2004, entre as Filiais Alemãs e não entre Sedes, tais contactos tinham, ainda assim, o mesmo objetivo das reuniões anteriores realizadas entre os representantes do Nível das Sedes, nomeadamente a distorção da fixação independente de preços e do movimento normal dos preços dos Camiões no EEE. Esta situação é comprovada pelo facto de as discussões realizadas entre os representantes das Filiais Alemãs terem continuado a abordar os mesmos tópicos, e da mesma forma, que as reuniões anteriores realizadas entre os representantes das Sedes⁵².

(75) Com a troca das tabelas de preços brutos aplicáveis em todo o EEE⁵³, os Destinatários encontravam-se em melhor posição para compreender, com base as informações sobre os aumentos dos preços que foram trocadas pelas Filiais Alemãs, a estratégia de cada um para os preços na Europa, do que se apenas pudessem contar com as informações do mercado que tinham à disposição.⁵⁴

(76) Além disso, um número restrito de indivíduos de cada Destinatário teve vários contactos que seguiram um padrão semelhante ao longo de todo o período da infração, embora existissem vários círculos e níveis de trocas. Os Destinatários pretendiam contribuir para os objetivos comuns da conduta anticoncorrencial continuada conforme descrito nos considerandos (49) a (60), e conheciam ou poderiam ter razoavelmente previsto o âmbito geral e as características essenciais da infração como um todo.

(77) O esquema geral foi implementado ao longo de um período de vários anos, com recurso aos mesmos mecanismos e com o mesmo objetivo comum de eliminar concorrência.

(78) Com base nestes factos e tendo em conta a conceção comum dos contactos e o objetivo comum da infração, o conjunto de contactos colusórios que ocorreram entre os Destinatários constitui uma infração única e continuada do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53 do Acordo EEE.

4.3. Restrição da concorrência

(a) Princípios

(79) Para entrar no âmbito da proibição estipulada pelo n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE, é necessário que um acordo ou prática

⁵² Cf. anteriores pontos (49) a (60).

⁵³ Embora a Itreco não tivesse uma tabela de preços brutos aplicável ao nível do EEE para os seus próprios camiões, recebeu as tabelas de preços brutos aplicáveis ao nível do EEE dos outros Destinatários.

⁵⁴ A quantidade de recursos atribuídos à monitorização dos concorrentes depende da estratégia de cada empresa. Os Destinatários tiveram acesso, em grau variável, a outros dados através dos clientes, que apresentaram espontaneamente ofertas dos concorrentes com o objetivo de negociar os preços, e também através da metodologia do cliente mistério (ver ponto (29)).

concertada tenha como objetivo ou efeito a prevenção, limitação ou distorção da concorrência no mercado interno e/ou no EEE, conforme aplicável.

(80) A este respeito, resulta da jurisprudência que não é necessário examinar os efeitos reais de um acordo ou de uma prática concertada quando tal acordo ou prática concertada tem por objetivo impedir, limitar ou distorcer a concorrência no mercado interno e/ou no EEE, e quando fica comprovado o objetivo anticoncorrencial da conduta em questão.⁵⁵

(b) Aplicação a este caso

(81) O comportamento anticoncorrencial descrito nos anteriores pontos (49) a (60) tem o objetivo de limitar a concorrência no mercado ao nível do EEE. A conduta caracterizada pela coordenação dos preços brutos entre os Destinatários que eram concorrentes, diretamente e através da troca de informações sobre os aumentos planeados dos preços brutos, da limitação e temporização da introdução da tecnologia que cumpria as novas normas de emissões e da partilha de outras informações sensíveis do ponto de vista comercial, como a receção de encomendas e os tempos de entrega. Uma vez que os preços são um dos principais instrumentos da concorrência, os vários acordos e mecanismos adotados pelos Destinatários tinha o objetivo principal de limitar a concorrência em termos de preços na aceção do significado do n.º 1 do Artigo 101.º e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE.

(82) É jurisprudência assente que, para os efeitos previstos no Artigo 101.º do TFUE e no Artigo 53.º do Acordo EEE, não é necessário considerar os efeitos reais de um acordo quando este tem por objetivo o impedimento, a limitação ou a distorção da concorrência no mercado interno e/ou no EEE, conforme aplicável. Por conseguinte, no presente processo, não é necessário demonstrar os efeitos anticoncorrenciais reais, uma vez que o objetivo anticoncorrencial da conduta em questão ficou comprovado.

4.4. Efeitos no comércio

(a) Princípios

(83) O Artigo 101.º do TFUE é relativo aos acordos e práticas concertadas que possam prejudicar a concretização de um mercado único entre os Estados-Membros, quer tais acordos e práticas tenham por objetivo dividir os mercados nacionais ou afetar a estrutura da concorrência no mercado interno. Da mesma forma, o Artigo 53.º do Acordo EEE é relativo aos acordos que prejudicam a concretização de um EEE homogêneo.

(b) Aplicação a este caso

(84) O setor dos camiões é caracterizado por um volume substancial de comércio entre os Estados-Membros e também entre a União e os países da AECL do EEE, e afeta a estrutura concorrencial do mercado em pelo menos dois Estados-Membros.⁵⁶

(85) Neste processo, tendo em conta a quota de mercado e o volume de negócios dos Destinatários no EEE, pode assumir-se que os efeitos no comércio são consideráveis.⁵⁷

⁵⁵ Processo C-67/13 P *Groupement des Cartes Bancaires v Comissão*, UE:C:2014:2204, ponto 49;

Processo C-286/13 P *Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Comissão*, UE:C:2015:184, ponto 113.

⁵⁶ Cf. ponto 21 das Orientações sobre o conceito de efeitos no comércio incluídas no Artigo 81.º e 82.º do Tratado; OJ 2004 C101, 81, 83.

⁵⁷ Cf. ponto 53 das Orientações sobre o conceito de efeitos no comércio incluídas no Artigo 81.º e 82.º do

Além disso, o âmbito geográfico da infração, que abrangeu vários Estados-Membros, e natureza transfronteiriça dos produtos afetados também demonstram que os efeitos no comércio são consideráveis.

4.5. Não aplicação do n.º 3 do Artigo 101.º do Tratado e do n.º 3 do Artigo 53.º do Acordo EEE.

(a) Princípios

(86) As disposições do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE podem ser declaradas inaplicáveis, respetivamente, ao abrigo do n.º 3 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 3 do Artigo 53.º do Acordo EEE, sempre que um acordo ou prática concertada contribua para a melhoria da produção ou distribuição de bens o para promover o progresso técnico ou económico, desde que conceda aos consumidores uma parte justa do benefício final, não imponha restrições que não sejam indispensáveis para alcançar tais objetivos e não conceda, às empresas em questão, a possibilidade de eliminar a concorrência em relação a uma parte substancial dos produtos em questão.

(b) Aplicação a este caso

(87) Com base nos factos apresentados à Comissão, não há qualquer indicação de que a conduta dos Destinatários que foi descrita tenha resultado em quaisquer benefícios o promovido, de qualquer modo, o progresso técnico ou económico.

(88) Assim sendo, a Comissão chegou à conclusão de que as condições previstas no n.º 3 do Artigo 101.º do TFUE e no n.º 3 do Artigo 53.º do Acordo EEE não se verificaram neste processo.

5. DURAÇÃO DA INFRAÇÃO

(89) Conforme enunciado na Secção 4.2, todos os Destinatários iniciaram participação na infração a 17 de janeiro de 1997.

(90) Considera-se que a infração terminou no dia 18 de janeiro de 2011, que é a data do início das inspeções. No caso da MAN, considera-se que a infração terminou a 20 de setembro de 2010, a data em que a empresa solicitou a imunidade.

6. RESPONSABILIDADE

(a) Princípios

(91) O Artigo 101.º do TFUE e o Artigo 53.º do Acordo EEE aplicam-se às empresas e associações de empresas.⁵⁸ O conceito "empresa" abrange todas as entidades que exerçam uma atividade económica, independentemente do estatuto jurídico e da forma de financiamento.⁵⁹

(92) O termo "empresa" deve ser interpretado como uma designação de uma unidade económica, mesmo quando, em termos legais, tal unidade económica seja composta por

Tratado

⁵⁸ Processos Ageron C-204/00 P, C-205/00 P, C-213/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P Aalborg Portland e Outros v Comissão [2004] ECR I-123, ponto 59.

⁵⁹ Processos Ageron C-149/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-206/02 P e C-213/02 P Dansk Rørindustri e Outros v Comissão [2005] ECR I-5425, ponto 312. Processo C-222/04 Caixa di Ripamonti di Firenze e Outros [2006] ECR I-589, ponto 107, e Processo C-205/03 PFENH v Comissão [2006] ECR I-6295, ponto 2.

várias pessoas físicas ou coletivas.⁶⁰ Para determinar se as entidades jurídicas individuais constituem a mesma empresa, é necessário prestar especial atenção aos vínculos económicos, organizacionais e jurídicos que existem entre tais entidades.⁶¹

(93) De acordo com a jurisprudência assente, sempre que uma empresa-mãe detém uma participação de 100% numa filial que tenha infringido as regras da concorrência da União, há um pressuposto refutável de que empresa-mãe pode exercer e exerce efetivamente uma influência decisiva sobre a conduta da sua filial.⁶²

(b) Aplicação a este caso

(94) Tendo em conta o conjunto das provas, os factos descritos acima e a confirmação clara e inequívoca dos Destinatários nas respetivas propostas de transação, a Comissão considera as empresas indicadas abaixo, compostas pelas seguintes entidades jurídicas responsáveis pela infração do Artigo 101.º do TFUE e do Artigo 53.º do Acordo EEE.

6.1. MAN

(95) As seguintes entidades jurídicas são consideradas conjunta e solidariamente responsáveis pela infração cometida pela MAN:

(a) a MAN Truck & Bus AG, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010, e, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro de 2010, a MAN Truck & Bus AG confirmou que, enquanto empresa-mãe, exerceu uma influência decisiva sobre sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH durante o período relevante.

(b) a MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, enquanto participante direta pelo envolvimento na infração de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro de 2010

(c) a MAN SE, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial MAN Truck & Bus AG de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010 e da sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro de 2010. A MAN SE confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial detida a 100% MAN Truck & Bus AG de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010 e, enquanto empresa-mãe (indireta), sobre a sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro de 2010.

6.2. Daimler

(96) A Daimler AG é considerada responsável, enquanto participante direta pelo envolvimento na infração de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011

⁶⁰ Processos Apoiados C-201/09 P e C-216/09 P *Arcelor v. Mittal e Luxemburgo v. Comissão e Outros* [2011] ECR I, ponto 95.

⁶¹ Processo C-97/08 P *Alzo Nobel e Outros v. Comissão* [2009] ECR I-0237, ponto 58.

⁶² Ver Processo C-97/08 P *Alzo Nobel e outros v. Comissão* [2009] ECR I-0237, ponto 60.

6.3. Iveco

(97) As seguintes entidades jurídicas são consideradas conjunta e solidariamente responsáveis pela infração cometida pela Iveco:

(a) a Iveco S.p.A., enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 17 de janeiro de 1997 a 14 de novembro de 2008, e, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial Iveco Magirus AG de 26 de junho de 2001 a 18 de janeiro de 2011. a Iveco S.p.A. confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Iveco Magirus AG durante o período relevante.

(b) a Iveco Magirus AG, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 26 de junho de 2001 a 18 de janeiro de 2011.

(c) a Fiat Chrysler Automobiles N.V., enquanto (antiga) empresa-mãe, pela conduta da sua filial Iveco S.p.A. de 17 de janeiro de 1997 a 14 de novembro de 2008 e da sua filial Iveco Magirus AG de 26 de junho de 2001 a 31 de dezembro de 2010. a Fiat Chrysler Automobiles N.V. confirmou que exerceu, enquanto (antiga) empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Iveco S.p.A. de 17 de janeiro de 1997 a 31 de dezembro de 2010 e, enquanto empresa-mãe (indireta), sobre a sua filial Iveco Magirus AG de 26 de junho de 2001 a 31 de dezembro de 2010.

(d) a CNH Industrial N.V., enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial (indireta) Iveco Magirus AG de 1 de janeiro de 2011 a 18 de janeiro de 2011. CNH Industrial N.V. confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Iveco S.p.A. e, enquanto empresa-mãe (indireta), sobre a sua filial Iveco Magirus AG de 1 de janeiro de 2011 a 18 de janeiro de 2011.

6.4. Volvo/Renault

(98) As seguintes entidades jurídicas são consideradas conjunta e solidariamente responsáveis pela infração cometida pela Volvo/Renault:

(a) a Volvo Lastvagnar AB, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 17 de janeiro de 1997 a 8 de abril de 2010 e, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (apenas na medida em que tal não implica a responsabilidade pela Renault Trucks Deutschland GmbH) de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011. Volvo Lastvagnar AB confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH durante o período relevante.

(b) a Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011 e, enquanto sucessora legal e económica, pelo envolvimento da Renault Trucks Deutschland GmbH na infração de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011.

(c) a Renault Trucks SAS é responsável, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011 e, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial Volvo Group Trucks Central

Europe GmbH (na medida em que é a sucessora legal e económica da Renault Trucks Deutschland GmbH) de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011. A Renault confirmou que exerceu, durante o período relevante e enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Volvo Group Truck Central Europe GmbH (na medida em que é a sucessora legal e económica da Renault Trucks Deutschland GmbH).

(d) A AB Volvo, enquanto empresa-mãe, pela conduta:

- da sua filial Renault Trucks SAS de 2 de janeiro de 2001 a 18 de janeiro de 2011;
- da sua filial (indireta) Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (nomeadamente enquanto sucessora legal e económica da Renault Trucks Deutschland GmbH) de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011; e
- da sua filial Volvo Lastvagnar AB de 17 de janeiro de 1997 a 8 de abril de 2010.

(99) A AB Volvo confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial Renault Trucks SAS de 2 de janeiro de 2001 a 18 de janeiro de 2011; sobre a sua filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (nomeadamente enquanto sucessora legal e económica da Renault Trucks Deutschland GmbH) de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011; e sobre a sua filial Volvo Lastvagnar AB de 1 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011.

6.5. DAF

(100) As seguintes entidades jurídicas são consideradas conjunta e solidariamente responsáveis pela infração cometida pela DAF:

- (a) a DAF Trucks N.V., enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de janeiro de 1997 a 27 de fevereiro de 2009 e, enquanto empresa-mãe, pela conduta da DAF Trucks Deutschland GmbH de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011. A DAF Trucks N.V. confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial DAF Trucks Deutschland GmbH de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011.
- (b) a DAF Trucks Deutschland GmbH, enquanto participante direta, pelo envolvimento na infração de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011.
- (c) a PACCAR Inc., enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial DAF Trucks N.V. de 17 de janeiro de 1997 a 27 de fevereiro de 2009 e pela conduta da sua filial DAF Trucks Deutschland GmbH de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011. A PACCAR Inc. confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial DAF Trucks N.V. de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011 e sobre a sua filial DAF Trucks Deutschland GmbH de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011.

7. MEDIDAS CORRETIVAS

7.1. Artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003:

(101) Nos casos em que a Comissão considerar que se verificou uma infração do Artigo 101.º do TFUE e do Artigo 53.º do Acordo EEE, poderá, mediante decisão, obrigar as empresas em questão a por termo a tal infração de acordo com o Artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003.

(102) Tendo em conta o sigilo com que as negociações relativas à infração tiveram lugar neste caso não é possível declarar com uma certeza absoluta que a infração terminou. Por conseguinte, é necessário que a Comissão exija às empresas às quais se destina a presente Decisão que ponham termo à infração (caso ainda não o tenham feito) e que se abstenham de todos os acordos práticos concertadas que possam ter um objeto ou efeito idêntico o semelhante.

7.2. N.º 2 do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 – Coimas

(103) Ao abrigo do n.º 2 do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003, a Comissão pode, mediante decisão, aplicar coimas a empresas e associações empresariais que, de modo intencional ou por negligência, violem o Artigo 101.º do TFUE e o Artigo 53.º do Acordo EEE.⁶³ Em relação a cada empresa que tenha participado na infração, a coima não pode exceder 10% do respetivo volume de negócios total no exercício precedente.

(104) Neste processo, com base nos factos descritos na presente Decisão, a Comissão considera que a infração foi cometida de modo intencional.

(105) A Comissão aplica coimas, neste processo, às empresas às quais se destina a presente Decisão.

(106) Ao abrigo do n.º 3 do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003, ao estabelecer o montante da coima que será aplicada, a Comissão terá de considerar todas as circunstâncias relevantes e concretamente a gravidade e a duração da infração, que são os dois critérios explicitamente referidos em tal Regulamento. Deste modo, a Comissão estabelece as coimas a um nível suficiente para garantir a dissuasão. Ao determinar as coimas que serão aplicadas, a Comissão remete para os princípios estipulados na Orientações relativas às coimas.⁶⁴ Por último, a Comissão aplica, da forma adequada, as disposições da Comunicação sobre a não aplicação e da Comunicação sobre Resolução.⁶⁵

7.2.1. Cálculo das coimas

(107) De acordo com as Orientações relativas às coimas, o montante de base da coima que será aplicada a cada empresa em causa é o resultado da adição de um montante variável e de um montante adicional. O montante variável é o resultado de um percentagem máxima de 30% do valor de venda dos bens ou serviços aos quais diz respeito a infração num determinado ano (normalmente, o último exercício completo da infração) multiplicado pelo número de anos de participação da empresa na infração. (

⁶³ De acordo com o Artigo 5.º do Regulamento do Conselho (CE) n.º 2894/94 de 28 de novembro de 1994 relativo às disposições para implementação do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, "as normas comunitárias de execução dos princípios enunciados nos artigos 85.º e 86.º [atuais artigos 101.º e 102.º do Tratado do Tratado CE [...] são aplicáveis mutatis mutandis]" (OJ L 305, 30.11.1994, p. 6.)

⁶⁴ Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do n.º 2, alínea a), do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 (OJ C 210, 1.09.2006, p. 2).

⁶⁵ Comunicação da Comissão relativa à condução de procedimentos de transação para efeitos da adoção de decisões nos termos do artigo 7.º e do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho nos processos de cartéis (OJ C 167, 2.7.2008, p. 1).

montante adicional ("cota de adesão") é calculado enquanto percentagem entre 15% e 25% do valor das vendas.⁶⁶ O montante de base resultante pode depois ser aumentado ou reduzido para cada uma das empresas se for considerado que são aplicáveis circunstâncias agravantes ou atenuantes.

7.2.2. Valor das vendas

(108) O montante de base da coima que será aplicada às empresas em questão será estipulado em função do valor das vendas⁶⁷, isto é, o valor das vendas, por cada empresa, dos bens ou serviços com os quais está direta ou indiretamente relacionada a infração na área geográfica relevante no EEE.

(109) No presente processo, o valor de vendas relevante corresponde às vendas de camiões de média tonelagem e pesados da empresa, tanto na forma de camiões rígidos como de camiões tratores de semirreboque (conforme estipulado na anterior Secção 2.1 no EEE. O processo não diz respeito aos serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços vendidos pelos Destinatários no presente processo.

(110) A Comissão recorre normalmente às vendas realizadas pelas empresas durante o último exercício completo da sua participação na infração⁶⁸. Se o último exercício não for suficientemente representativo, a Comissão poderá ter em conta outro ano e/ou outros anos para determinar o valor das vendas. Com base no exposto e nas informações fornecidas pelos Destinatários, a Comissão utilizou as vendas das empresas no último exercício completo da sua participação na infração, nomeadamente 2010.

(111) A Comissão também terá em conta a evolução do território do EEE durante o período da infração após a adesão de novos Estados-Membros à União em 2004 e 2007. No que diz respeito à avaliação da coima pela infração antes de 1 de maio de 2004, apenas será considerada a representação do valor das vendas nas 18 Partes Signatárias do Acordo EEE que existiam então. De 1 de maio de 2004 a 31 de dezembro de 2006, será tida em conta a representação do valor das vendas nas 28 Partes Signatárias do Acordo EEE que existiam então. Entre 1 de janeiro de 2007 e o final da infração, será tida em conta a representação do valor das vendas nas 30 Partes Signatárias do Acordo EEE que existiam então.

(112) [excluído provisoriamente]

(113) [excluído provisoriamente] a Comissão utilizou o valor das vendas enunciado na Tabela 1 abaixo para a finalidade de calcular os montantes variável e adicional das coimas.

Tabela 1: O valor das vendas

Empresa	Valor retido das vendas para cálculo das coimas
MAN	[...]

⁶⁶ Pontos 19-26 das Orientações relativas às coimas.

⁶⁷ Ponto 12 das Orientações relativas às coimas.

⁶⁸ Ponto 13 das Orientações relativas às coimas.

7.2.3. Gravidade

(114) A gravidade da infração determina a percentagem do valor das vendas considerado para estipular a coima. Para avaliar a gravidade da infração, a Comissão tem em conta diversos fatores, como a natureza da infração, a quota de mercado combinada de todas as empresas em causa, o âmbito geográfico da infração e/ou se a infração foi implementada ou não.⁶⁹

(115) Devido à sua natureza, os mecanismos de coordenação dos preços, como os que são descritos na presente Decisão, encontram-se entre as restrições à concorrência com efeitos mais prejudiciais. Por conseguinte, a proporção do valor das vendas considerada para tais infrações é normalmente estipulada no limite mais elevado da escala do valor das vendas.⁷⁰

(116) A Comissão tem também em conta a quota de mercado combinada dos Destinatários no Espaço Económico Europeu (EEE), que é de aproximadamente [excluído provisoriamente]%, e o facto de a infração ter abrangido todo o EEE.

(117) Dadas as circunstâncias específicas do presente processo, especialmente tendo em conta a natureza, o âmbito geográfico da infração e a quota de mercado combinada das empresas, a proporção do valor das vendas a ter em conta é de [excluído provisoriamente]%.

7.2.4. Duração

(118) Para o cálculo da coima a aplicar a cada empresa, a Comissão também considerou a duração da infração conforme enunciado na Secção 4.4.⁷¹

(119) A Volvo/Renault, que solicitou a não aplicação, foi o primeiro destinatário a fornecer elementos de prova convincentes relativos a acontecimentos que a Comissão desconhecia até então, o que permitiu à Comissão identificar a data de início da infração para todos os Destinatários a partir de 17 de janeiro de 1997. Por conseguinte, a data de início da infração foi alterada de 16 de janeiro de 2001 para 17 de janeiro de 1997. Entre os elementos de prova fornecidos pela Volvo/Renault, incluíam-se notas manuscritas da época, relatórios de reuniões e convites para reuniões de um funcionário que participou pessoalmente em reuniões com concorrentes que fazem parte da infração. Os elementos de prova continham as datas exatas das reuniões e informações detalhadas sobre outros contactos de carácter anticoncorrencial. Uma vez que estes factos permitiram à Comissão aumentar a duração da infração, não foram tidos em conta contra a Volvo/Renault os efeitos da determinação da sua coima. Por conseguinte, em aplicação do Ponto 26 das Orientações relativas às coimas, é concedida imunidade parcial à Volvo/Renault para o período que vai de 17 de janeiro de 1997 a 15 de janeiro de 2001.

Por este motivo, apenas será tido em conta o período de 16 de janeiro de 2001 a 18 de janeiro de 2011 para o cálculo da coima da Volvo/Renault.

(120) A duração que será considerada para a finalidade de calcular a coima a aplicar a cada destinatário e os multiplicadores da duração resultantes são enunciados na Tabela 2

⁶⁹ Pontos 21 e 22 das Orientações relativas às coimas.

⁷⁰ Ponto 23 das Orientações relativas às coimas.

⁷¹ Ponto 34 das Orientações relativas às coimas.

Tabela 2: Duração

Empresa	Duração	Multiplicadores
MAN	17 de janeiro de 1997 – 20 de setembro de 2010	13.67
Daimler	17 de janeiro de 1997 – 18 de janeiro de 2011	14
Iveco	17 de janeiro de 1997 – 18 de janeiro de 2011	14
Volvo/Renault	16 de janeiro de 2001 – 18 de janeiro de 2011	10
DAF	17 de janeiro de 1997 – 18 de janeiro de 2011	14

7.2.5. Determinação do montante adicional

(121) A infração cometida pelos Destinatários envolveu colusão horizontal em matéria de preços na aceção do significado do ponto 25 das Orientações relativas às coimas. O montante de base de cada coima deve, portanto, incluir uma soma de 15% a 25% do valor das vendas retido para dissuadir os Destinatários de tais práticas ilegais no futuro.⁷²

(122) Para a finalidade de determinar a proporção do valor das vendas retido que será tido em conta, a Comissão considerou os fatores indicados nos considerandos (115) e (116). A proporção do valor das vendas retido que será tido em conta para a finalidade de calcular o montante adicional deve, portanto, ser de *[excluído provisoriamente]*%.

7.2.6. Cálculo do montante de base

(123) Com base nos critérios explicados nos considerandos (103)-(122), o montante de base da coima que será aplicada a cada empresa é enunciado na Tabela 3.

Tabela 3: Montantes de base da coima

Empresa	Montante de base em EUR
MAN	[...]
Daimler	[...]
Iveco	[...]
Volvo/Renault	[...]
DAF	[...]

⁷² Ponto 25 das Orientações relativas às coimas.

7.2.7. Ajustes ao montante de base da coima: fatores agravantes ou atenuantes

(124) A Comissão também pode aumentar o montante de base se considerar que são aplicáveis circunstâncias agravantes. Tais circunstâncias encontram-se indicadas, de forma não exaustiva, numa lista no ponto 28 das Orientações relativas às coimas. A Comissão também pode reduzir o montante de base se considerar que são aplicáveis circunstâncias atenuantes. Tais circunstâncias encontram-se indicadas, de forma não exaustiva, numa lista no ponto 29 das Orientações relativas às coimas.

(125) A Comissão não considera que tais circunstâncias agravantes ou atenuantes são aplicáveis neste processo.

7.2.8. Aplicação do limite de 10% do volume de negócios

(126) O n.º 2 do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 estipula que, em relação a cada empresa que tenha participado na infração, a coima aplicada não possa exceder 10% do respetivo volume de negócios total no exercício precedente.

(127) Neste caso, nenhuma das coimas calculadas (ver Tabela) excede 10% do volume de negócios total da respetiva empresa em 2015.

7.2.9. Aplicação da Comunicação sobre a não aplicação

(128) A 20 de setembro de 2010, a MAN SE e todas as filiais que controlava direta ou indiretamente solicitaram a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação sobre a não aplicação de 2006 da Comissão relativamente a uma alegada infração na indústria dos camiões. A 17 de dezembro de 2010, a Comissão concede imunidade condicional em matéria de coimas à MAN.

(129) A colaboração da MAN cumpriu os requisitos da Comunicação sobre a não aplicação. Por conseguinte, é concedida imunidade das coimas à MAN neste processo.

(130) A Volvo/Renault foi a primeira empresa a cumprir os requisitos dos pontos 24 e 25 da Comunicação sobre a não aplicação. A Volvo/Renault foi notificada da decisão de 20 de novembro de 2014, através da qual a Comissão anunciou a intenção preliminar de conceder uma redução de todas as coimas aplicadas à Volvo/Renault no intervalo de 3 a 50%. Conforme explicado no considerando (119), a Volvo/Renault facultou elementos de prova convincentes que permitiram à Comissão prolongar a duração da infração. Por conseguinte, foi concedida à Volvo/Renault imunidade parcial relativamente ao período em questão.

(131) Em relação aos restantes elementos de prova apresentados pela Volvo/Renault relativamente à infração encontrada pela Comissão, tais elementos de prova continham documentos da época que, embora úteis para estabelecer determinados factos adicionais (ver o considerando (131) abaixo), serviram principalmente para corroborar provas que a Comissão já tinha disponíveis. Em relação aos elementos de prova úteis para estabelecer factos adicionais, a Comissão salienta que esta prova ajudou a compreender melhor o padrão geral dos contactos e, portanto, reforçou a capacidade da Comissão para comprovar a infração. Por conseguinte, é concedida à Volvo/Renault uma redução de 40% das suas coimas.

(132) A Daimler foi a segunda empresa a cumprir os requisitos dos pontos 24 e 25 da Comunicação sobre a não aplicação. A Daimler foi notificada da decisão a 20 de

novembro de 2014, através da qual a Comissão anunciou a intenção de conceder um redução de todas as coimas aplicadas à Daimler no intervalo de 20 a 30%. A Daimler forneceu à Comissão mais elementos de prova da época e corroborou os elementos de prova de natureza detalhada. A Daimler apresentou informações muito detalhadas sobre a matéria de várias reuniões e contactos multilaterais, nomeadamente uma análise extremamente detalhada dos elementos de prova na qual explicou o desenvolvimento de contactos e o funcionamento da colusão. A colaboração da Daimler contribuiu significativamente para a capacidade de compreensão da Comissão no que diz respeito ao funcionamento da colusão, e adicionou elementos sólidos para comprovar a infração. Assim sendo, a Comissão concluiu que as provas fornecidas pela Daimler fortaleceram de modo substancial, a capacidade da Comissão em comprovar os factos relativos a esta infração. Por conseguinte, é concedida à Daimler uma redução de 30% das suas coimas.

(133) A Iveco foi a terceira empresa a cumprir os requisitos dos pontos 24 e 25 da Comunicação sobre a não aplicação. A Iveco foi notificada da decisão a 20 de novembro de 2014, através da qual a Comissão anunciou a intenção de conceder uma redução de todas as coimas aplicadas à Iveco até um limite de 20%. A Comissão considerou os elementos de prova apresentados pela Iveco úteis para identificar os participantes em várias reuniões. Além disso, a Iveco disponibilizou as apresentações que os concorrentes trocaram nessas reuniões. A colaboração da Iveco contribuiu para que a Comissão conseguisse comprovar a infração, sobretudo ao corroborar elementos de prova que já se encontravam na posse da Comissão. Por conseguinte, é concedida à Iveco uma redução de 10% das suas coimas.

7.2.10. Aplicação da Comunicação sobre a Resolução

(134) De acordo com o ponto 32 da Comunicação sobre a Resolução, a recompensa pela resolução resulta numa redução de 10% do montante da coima a aplicar após aplicação do limite de 10% do volume de negócios, tendo em conta as Orientações relativas às coimas. Conforme previsto no ponto 33 da Comunicação sobre a Resolução, quando os processos resolvidos envolvem requerentes da não aplicação, a redução da coima que lhes é concedida para a resolução será adicionada à recompensa de não aplicação.

(135) Em resultado da aplicação da Comunicação sobre a Resolução, o montante da coima aplicada a cada Destinatário é reduzido em 10%, um valor que é adicionado à redução de não aplicação.

7.2.11. Conclusão: montante final das coimas individuais que serão aplicadas nesta decisão

(136) As coimas que serão aplicadas ao abrigo do n.º 2 do Artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 são enunciadas na Tabela 4.

Tabela 4: Coimas individuais

Empresa	Coimas (em EUR)
MAN	0
Daimler	1 008 766 000

Iveco	494 606 000
Volvo	670 448 000
DAF	752 679 000

ADOTOU ESTA DECISÃO:

Artigo 1.º

Por terem participado em práticas de colusão relativamente aos preços e aos aumentos de preço bruto no EEE dos camiões de média tonelagem e pesados e à temporização da transmissão dos custos relativos à introdução das tecnologias de emissões para camiões de média tonelagem e pesados conforme exigido pelas normas EURO 3 a 6, as seguintes empresas violaram o Artigo 101.º da TFUE e o Artigo 53.º do Acordo EEE durante os períodos indicados:

- (a) MAN SE, de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010; MAN Truck & Bus AG, de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010; MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, de 3 de maio de 2000 a 20 de setembro de 2010
- (b) AB Volvo (publ), de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011; Volvo Lastvagnar AB, de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011; Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011; Renault Trucks SAS, de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011
- (c) Daimler AG, de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011
- (d) Fiat Chrysler Automobiles N.V., de 17 de janeiro de 1997 a 31 de dezembro de 2010; CNH Industrial N.V., de 1 de janeiro de 2011 a 18 de janeiro de 2011; Iveco S.p.A., de 17 de janeiro de 1997 a 1 de janeiro de 2011; Iveco Magirus AG, de 26 de junho de 2001 a 1 de janeiro de 2011;
- (e) PACCAR Inc., de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011; DAF Trucks N.V., de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011; DAF Trucks Deutschland GmbH, de 20 de janeiro de 2004 a 18 de janeiro de 2011

Artigo 2.º

São aplicadas as seguintes coimas pela infração referida no Artigo 1.º:

- (a) EUR 0 conjunta e solidariamente à MAN SE, MAN Truck & Bus AG e à MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
- (b) EUR 670 448 000 conjunta e solidariamente à AB Volvo (publ), à Lastvagnar AB e à Renault Trucks SAS, das quais

a Volvo Group Trucks Central Europe GmbH considerada conjunta e solidariamente responsável pelo pagamento do montante de EUR 468.855.017.

- (c) EUR 1 008 766 000 à Daimler AG.
- (d) EUR 494 606 000 à Iveco S.p.A., da qual:
- (1) a Fiat Chrysler Automobiles N.V. é conjunta e solidariamente responsável pelo pagamento do montante de EUR 156.746.111;
 - (2) a Fiat Chrysler Automobiles N.V. e a Magirus AG são responsáveis conjuntamente pelo pagamento do montante de EUR 336.119.346, e
 - (3) A CNH Industrial N.V. e a Iveco Magirus são responsáveis conjunta e solidariamente pelo pagamento do montante de EUR 1.740.549.
- (e) EUR 752 679 000 conjunta e solidariamente à PACCAR Inc. e à DAF Trucks N.V., da qual a DAF Trucks Deutschland GmbH é conjunta e solidariamente responsável pelo pagamento do montante de EUR 376 118 773.

As coimas serão pagas em euros, no prazo de três meses a contar da data da notificação da presente Decisão, para a seguinte conta bancária em nome da Comissão Europeia:

BANQUE ET CAISSE D'EPARGNE DE L'ETAT
1-2, Place de Metz
L-1930 Luxemburgo

IBAN: LU15 0001 0000 0000 0000 0000

BIC: BCEELULL

Ref.: Comissão Europeia – BUFI/AT.39824

Terminado o prazo indicado, serão automaticamente devidos juros à taxa de juro aplicada pelo Banco Central Europeu às suas principais operações de refinanciamento no primeiro dia do mês em que for adotada a presente Decisão, acrescida de 3,5 pontos percentuais.

Em caso de interposição de recurso por uma empresa referida no Artigo 1.º, tal empresa terá de assegurar o pagamento da coima até ao final do prazo, seja através de uma garantia

financeira aceitável ou de um pagamento provisório da coima nos termos previstos no Artigo 90.º do Regulamento Delegado (UE) n.º 1268/2012 da Comissão.⁷³

Artigo 3.º

As empresas enunciadas no Artigo 1.º devem pôr imediatamente termo às infrações referidas nesse Artigo, caso ainda não o tenham feito.

As empresas referidas devem abster-se de repetir qualquer um dos atos ou condutas descritas no Artigo 1.º, e de realizar qualquer ato ou conduta com um objetivo idêntico ou semelhante.

Artigo 4.º

A presente Decisão é endereçada a

MAN SE, Ungererstraße 69, 80805 Munique, Alemanha
MAN Truck & Bus AG, Dachauer Str. 667, 80995 Munique, Alemanha
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Oskar-Schlemmer-Straße 19-21, 80807 Munique, Alemanha
AB Volvo (publ), 405 08 Gotemburgo, Suécia
Volvo Lastvagnar AB, 405 08 Gotemburgo, Suécia
Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Oskar-Messter-Str. 20, 85737 Ismaning, Alemanha
Renault Trucks SAS, 99, Route de Lyon, 69806 Saint-Priest Cedex, França
Daimler AG, Mercedesstrasse 137, 70327 Estugarda, Alemanha
Fiat Chrysler Automobiles N.V., Fiat House, 25 St James's Street, Londres, SW1A
IHA, Reino Unido
CNH Industrial N.V., 25 St James's Street, Londres, SW1A IHA, Reino Unido
Iveco S.p.A., Via Puglia 35, 10156 Turim, Itália
Iveco Magirus AG, Nicolaus-Otto-Straße 27, 89079 Ulm, Alemanha
PACCAR Inc., PACCAR Building, 777-106th Avenue N.E, Bellevue, EUA - Washington 98004, EUA
DAF Trucks N.V., Hugo van der Goeslaan 1, 5643 TW Eindhoven, Holanda
DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF-Allee 1, 50226 Frechen, Alemanha

A presente Decisão terá força executiva ao abrigo do Artigo 299.º do Tratado e do Artigo 110.º do Acordo EEE.

⁷³ OJ L 362, 31.12.2012, p. 1

Feito em Bruxelas, 19/07/2016

Pela Comissão

Margrethe VESTAGER

Membro da Comissão

Factos relativos à atividade da Autora:

d) A Autora é uma sociedade comercial que se dedica à atividade de transportes de mercadorias nacionais e internacionais (artigo 1.º da PI).

Factos relativos à atividade da Ré:

e) A R. é uma sociedade comercial de direito sueco que constitui a “sociedade mãe” do grupo de sociedades denominado por “Volvo Group”, do qual fazem parte, entre outras, as subsidiárias, a Volvo Lastvagnar AB, a Renault Truck SAS, a Volvo Group Trucks Central Europe GmbH e a Renault Trucks Deutschland GmbH (artigo 2.º da PI).

f) A Ré e as sociedades que compõem o seu grupo dedicam-se à produção, distribuição e venda de camiões, autocarros, motores e equipamento de construção e, adicionalmente, à prestação de serviços financeiros conexos com aquelas atividades (artigo 3.º da PI).

g) A Nors, S.A, que até ao ano de 2018 se designava “Auto-Sueco, Lda”, é uma sociedade comercial, sob a forma de sociedade anónima, que tem por objeto a importação e comercialização de veículos automóveis pesados, respetivos motores, peças, acessórios e produtos com os mesmos relacionados (artigo 4.º da PI).

h) Esta sociedade é atualmente, e era à data da aquisição dos veículos pela Autora, a importadora exclusiva para Portugal da Ré e das marcas do “Volvo Group” (artigo 5.º da PI).

Factos relativos às viaturas:

i) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 16.07.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IL1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 1.º da PIA).

j) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 17.06.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IL2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 2.º da PIA).

k) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.07.1997 (a Autora indica 16.06.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IN, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 3.º da PIA).

l) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 11.04.1997 (A. alega 03.04.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IF1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 4.º da PIA).

m) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 11.04.1997 (A. alega 03.04.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IF2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 5.º da PIA).

n) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.12.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...JG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 6.º da PIA).

o) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 29.01.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...HV, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 7.º da PIA).

p) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.10.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IX, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à

taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 8.º da PIA).

q) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 05.11.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-IZ, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 9.º da PIA).

r) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 02.05.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-IG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 10.º da PIA).

s) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 05.11.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-MC, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 11.º da PIA).

t) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 09.07.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-LL, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 12.º da PIA).

u) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 20.05.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-LD, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 13.º da PIA).

v) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.10.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda,

atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-LX, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 14.º da PIA).

w) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.04.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-JU, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço. - No quadro do artigo 20.º da petição inicial refere-se, por mero lapso de escrita, ao veículo com a matrícula 71.70.LX, desde já se requerendo a respetiva retificação nos termos ora alegados (resposta ao artigo 15.º da PIA).

x) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.07.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-LI, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 16.º da PIA).

y) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.02.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RC, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 17.º da PIA).

z) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 26.01.2005, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-SM, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 18.º da PIA).

aa) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 12.06.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RS, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à

taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 19.º da PIA).

bb) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 09.02.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RB, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 20.º da PIA).

cc) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 19.03.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 21.º da PIA).

dd) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 21.05.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RP1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 22.º da PIA).

ee) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 21.05.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RP2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 23.º da PIA).

ff) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 10.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 24.º da PIA).

gg) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 10.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda,

atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 25.º da PIA).

hh) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL3, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 26.º da PIA).

ii) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL4, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 27.º da PIA).

jj) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 27.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TM1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 28.º da PIA).

kk) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TM2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 29.º da PIA).

ll) Em 11.09.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VL1, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 30.º da PIA).

mm) Em 11.09.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VL2, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 31.º da PIA).

nn) Em 11.09.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VL3, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 32.º da PIA).

oo) Em 07.11.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VO1, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 33.º da PIA).

pp) Em 07.11.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VO2, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 34.º da PIA).

qq) Em 12.11.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula 95-07-VQ, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 35.º da PIA).

rr) Em 12.11.2003, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...VQ, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 36.º da PIA).

ss) Em 05.11.2004, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo,

com a matrícula ...-...ZB1, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 37.º da PIA).

tt) Em 05.11.2004, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...ZB2, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 38.º da PIA).

uu) Em 05.11.2004, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...ZB3, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 39.º da PIA).

vv) Em 05.11.2004, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...ZB4, pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 40.º da PIA).

ww) Em 03.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-BD-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 41.º da PIA).

xx) Em 07.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-BE1-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 42.º da PIA).

yy) Em 07.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-BE2-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois

mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 43.º da PIA).

zz) Em 07.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-BE3-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 44.º da PIA).

aaa) Em 07.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-BE4-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 45.º da PIA).

bbb) Em 07.02.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-BE5-..., pelo preço de 72 500,00 € (setenta e dois mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 46.º da PIA).

ccc) Em 24.03.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 36, novo, com a matrícula ...-BI1-..., pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 47.º da PIA).

ddd) Em 24.03.2006, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 36, novo, com a matrícula ...-BI2-..., pelo preço de 70 000,00 € (setenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 48.º da PIA).

eee) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR1-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 49.º da PIA).

fff) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR2-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 50.º da PIA).

ggg) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender, o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR3-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 51.º da PIA).

hhh) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR4-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 52.º da PIA).

iii) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR5-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 53.º da PIA).

jjj) Em 24.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR6-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 54.º da PIA).

kkk) Em 25.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR7-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 55.º da PIA).

lll) Em 25.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo,

com a matrícula ...-CR8-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 56.º da PIA).

mmm) Em 25.01.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CR9-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 57.º da PIA).

nnn) Em 05.02.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ..-CS-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 58.º da PIA).

ooo) Em 05.02.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CT1-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 59.º da PIA).

ppp) Em 05.02.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-CT2-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 60.º da PIA).

qqq) Em 15.05.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FES 55, novo, com a matrícula ...-DL1..., pelo preço de 63 000,00 € (sessenta e três mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 61.º da PIA).

rrr) Em 15.05.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FES 55, novo, com a matrícula ...-DL2..., pelo preço de 62 000,00 € (sessenta e dois

mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 62.º da PIA).

sss) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH1-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 63.º da PIA).

ttt) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH2-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 64.º da PIA).

uuu) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH3-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 65.º da PIA).

vvv) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH4-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 66.º da PIA).

www) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH5-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 67.º da PIA).

xxx) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH6-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 68.º da PIA).

yyy) Em 12.09.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-EH7-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 69.º da PIA).

zzz) Em 16.10.2007, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ..-EL-..., pelo preço de 75 000,00 € (setenta e cinco mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 70.º da PIA).

aaaa) Em 31.01.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FD1-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 71.º da PIA).

bbbb) Em 31.01.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FD2-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 72.º da PIA).

cccc) Em 12.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FE1-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 73.º da PIA).

dddd) Em 12.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FE2-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 74.º da PIA).

eeee) Em 12.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo,

com a matrícula ...-FE3-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 75.º da PIA).

ffff) Em 15.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FF1..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 76.º da PIA).

gggg) Em 15.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FF2..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 77.º da PIA).

hhhh) Em 15.02.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FF3..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 78.º da PIA).

iiii) Em 22.04.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FN1..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 79.º da PIA).

jjjj) Em 22.04.2008, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-FN2..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 80.º da PIA).

kkkk) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG1..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e

quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 81.º da PIA).

llll) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG2..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta e mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 82.º da PIA).

mmmm) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG3..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta e mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 83.º da PIA).

nnnn) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG4..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 84.º da PIA).

oooo) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG5..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 85.º da PIA).

pppp) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG6..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 86.º da PIA).

qqqq) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG7..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 87.º da PIA).

rrrr) Em 08.10.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IG8..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 88.º da PIA).

ssss) Em 14.12.2009, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IM1-..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 89.º da PIA).

tttt) Em 14.12.2009, Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-IM2-..., pelo preço de 70 500,00 € (setenta mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 90.º da PIA).

uuuu) Em 29.01.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FES 55, novo, com a matrícula ..-IR-..., pelo preço de 64 000,00 € (sessenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 91.º da PIA).

vvvv) Em 30.03.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FES 55, novo, com a matrícula ..-JB-..., pelo preço de 64 000,00 € (sessenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 92.º da PIA).

www) Em 30.06.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ..-JH-..., pelo preço de 78 500,00 € (setenta e oito mil e quinhentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 93.º da PIA).

xxxx) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo,

com a matrícula ...-JX1-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 94.º da PIA).

yyyy) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX2-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 95.º da PIA).

zzzz) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX3-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 96.º da PIA).

aaaaa) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX4-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 97.º da PIA).

bbbbb) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX5-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 98.º da PIA).

ccccc) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX6-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 99.º da PIA).

dddd) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX7-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil

e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 100.º da PIA).

eeee) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX8-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 101.º da PIA).

ffff) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX9-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 102.º da PIA).

gggg) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX10-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 103.º da PIA).

hhhh) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender, o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX11-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 104.º da PIA).

iiii) Em 21.12.2010, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 38, novo, com a matrícula ...-JX12-..., pelo preço de 71 600,00 € (setenta e um mil e seiscientos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

jjjj) Tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 105.º da PIA).

kkkk) Em 07.01.2011, a Autora, na qualidade de locatária, celebrou com o Banco Comercial Português, S.A., na qualidade de locadora, o Contrato de Locação Financeira n.º 400100901, pelo prazo de 48 meses, tendo por objeto as viaturas pesadas de mercadorias de marca Volvo, novas, modelo FH420, com as matrículas ...-LF1-..., ...-LF2-...,

...-LF3-..., ...-LF4-..., ...-LF5-..., ...-LF6-..., ...-LF7-..., ...-LF8-..., ...-LF9-... e ...-LF10-... (resposta ao artigo 106.º da PIA).

lllll) As referidas viaturas foram escolhidas pela Autora e fornecidas pela Auto-Sueco, Lda., pelo preço unitário de 71 000,00 € (setenta e um mil euros), num total de 710.000,00 € (setecentos e dez mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor. (resposta ao artigo 107.º da PIA).

mmmmm) Por força do referido Contrato de Locação Financeira a Autora obrigou-se a pagar à empresa locadora 48 rendas mensais no valor de 15 570,31 € (quinze mil quinhentos e setenta euros e trinta e um cêntimos), acrescidas de IVA à taxa legal em vigor, montante que compreendia o preço das viaturas, a taxa de juro aplicável ao contrato e as despesas de preparação e gestão de dossier (resposta ao artigo 108.º da PIA).

nnnnn) Nos termos da cláusula 10.^a do mesmo contrato o valor residual previsto para o exercício da opção de compra das viaturas correspondia a 14 200,00 € (2 % de 710.000,00 €), acrescido de IVA à taxa legal em vigor (resposta ao artigo 109.º da PIA).

ooooo) O Contrato de Locação Financeira acima referido foi integralmente cumprido pela Autora, tendo a mesma pago todas as rendas convencionadas e exercido, em 07.01.2015, o direito de opção de compra das viaturas através do pagamento do valor residual (resposta ao artigo 110.º da PIA).

ppppp) A Ré é a fabricante dos veículos pesados de mercadorias da marca Volvo, modelos FH 12, FH 36, FH 38 e FES 55 (artigo 26.º da PI).

qqqqq) Os veículos pesados da marca Volvo, modelos FH 12, FH 36, FH 38 e FES 55, referidos nos artigos anteriores, são camiões tratores, pesados de mercadorias, que se enquadram no que na Decisão se denomina por camião “médio”, com um peso entre 6 e 16 toneladas (artigo 28.º da PI).

Factos relativos aos “prejuízos” e ao nexo de causalidade:

rrrrr) Em virtude da atuação da Ré, através dos seus representantes e funcionários, juntamente com os restantes participantes na prática descrita na decisão da Comissão, *supra* transcrita, na parte relativa às práticas de colusão relativamente aos preços e aos aumentos do preço

bruto no EEE dos camiões de média tonelagem e pesados, o preço de fábrica dos camiões da R. foi superior àquele que se teria verificado caso não tivesse ocorrido a infração (resposta ao artigo 30.º da PI).

sssss) O que se repercutiu no preço pago pela importadora Auto-Sueco à 1.ª Ré e pela A. e pela sociedade de locação financeira à Auto-Sueco e pela A. à locadora financeira em relação aos veículos supra descritos, que, por isso, foi superior àquele que se teria verificado se não tivesse ocorrido a infração descrita na decisão da Comissão (resposta aos artigos 31.º e 32.º da PI).

Factos relativos à divulgação e conhecimento da infração:

ttttt) A 18 de janeiro de 2011, a Comissão Europeia tornou público que havia levado a cabo diligências de busca e apreensão na sede de fabricantes de veículos pesados, notícia divulgada na comunicação social portuguesa (artigo 163.º da contestação).

uuuuu) Como revelado numa peça da SIC Notícias emitida no dia seguinte à divulgação das inspeções, nessa altura a Volvo surge identificada como uma das empresas que teria sido alvo de buscas, sendo aliás referido nessa peça que a empresa tinha reconhecido ter sido alvo dessa diligência (artigo 164.º da contestação).

vvvvv) A 20 de novembro de 2014, a Comissão Europeia publicou no seu sítio eletrónico um comunicado de imprensa em que deu a conhecer que tinha adotado uma Nota de Ilícitude contra fabricantes de veículos pesados (artigo 165.º da contestação).

wwwww) Nesse comunicado de imprensa, a Comissão tornou público que havia adotado uma Nota de Ilícitude, divulgando os seguintes elementos do processo: (i) os visados pela Nota de Ilícitude seriam fabricantes de veículos pesados; (ii) os visados estavam a ser acusados de prática de cartel; (iii) as práticas em causa teriam envolvido coordenação em matéria de preços; (iv) o espaço geográfico em causa seria o Espaço Económico Europeu; (v) as práticas em causa consubstanciariam uma violação do disposto no Artigo 101.º do TFUE e no Artigo 53 do Tratado EEA (artigo 166.º da contestação).

xxxxx) Poucos dias depois desse comunicado de imprensa, a Volvo emitiu um comunicado anunciando que iria criar uma provisão de 400 milhões de euros, antecipando a possível aplicação de uma sanção no

âmbito do processo, notícia também veiculada na comunicação social portuguesa (artigo 167.º da contestação).

yyyyy) No dia 19.07.2016 a Comissão Europeia divulgou um comunicado de imprensa sobre a decisão proferida com as seguintes informações: (i) identidade dos responsáveis pela infração, incluindo a R. nesta Ação; (ii) a identificação dos visados que recorreram ao programa de clemência e ao programa de transação; (iii) uma descrição do comportamento em causa, incluindo o tipo de informação trocada, incluindo a identificação de trocas de informação relativas a preços brutos, os locais de reuniões e respetivos participantes, as características dos veículos objeto da prática tida como anti concorrencial, uma descrição da evolução e das alterações do comportamento dos alegados infratores durante o período relevante, o escopo temporal da alegada infração e os montantes das coimas impostas (resposta aos artigos 170.º a 172.º da contestação).

zzzzz) A notícia dessa Decisão teve divulgação nos órgãos de comunicação social de todo o mundo e também em Portugal, designadamente através das notícias veiculadas através dos seguintes links: <https://www.publico.pt/2016/07/19/economia/noticia/bruxelas-multa-marcas-de-camioes-em-29-mil-milhoes-de-euros-1738800>; doc. 1 https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/automovel/detalhe/bruxelas_aplica_multa_historica_a_fabricantes_de_camioes; doc. 2 <https://sicnoticias.pt/economia/2016-07-19-Bruxelas-multa-em-293-mil-M-construtores-de-camioes-por-praticas-de-cartel>; doc. 3 <https://www.sabado.pt/dinheiro/detalhe/20160719-1318-bruxelas-aplica-multa-historica-a-fabricantes-de-camioes>; doc. 4 <http://www.destak.pt/artigo/273626-bruxelas-multa-em-293-mil-me-cinco-construtores-de-camioes-por-praticas-de-cartel>; doc. 5 <http://portocanal.sapo.pt/noticia/97013>; doc. 6 <https://www.noticiasao minuto.com/economia/624996/bruxelas-aplica-multa-recorde-a-construtores-de-camioes>; doc. 7 <https://automonitor.sapo.pt/2016/07/19/comercio-e-industria/multa-de-quase-tres-mil-milhoes-para-fabricantes-de-camioes/>; doc. 8 <https://www.dinheirovivo.pt/empresas/bruxelas-aplica-maior-multa-de-sempre-a-cartel-de-venda-de-camioes/>; doc. 9 <https://observador.pt/2016/07/19/bruxelas-multa-em-293-mil-milhoes-de-euros-cinco-construtores-de-camioes-por-praticas-de-cartel/> doc. 10 (artigos 173.º e 174.º da contestação).

aaaaaa) As contas da A. de 2016 (ano da decisão) revelam uma faturação de EUR 19.138.112,35 e que emprega 230 trabalhadores (artigo 182.º da contestação).

bbbbbb) A Auto-Sueco é uma entidade totalmente independente da R., não pertencendo ao Grupo Volvo (artigo 226.º da contestação).

cccccc) Por requerimento de 5 de setembro de 2017 a Autora requereu a Notificação Judicial Avulsa da NORS, S.A. para efeitos de interrupção do prazo de prescrição do direito de indemnização peticionado nos presentes autos, processo que correu termos no Tribunal Judicial da Comarca do Porto, Juízo Local Cível do Porto, Juiz 8, sob o processo n.º 18248/17.7T8PRT (artigo 38.º da PI).

dddddd) A referida notificação ocorreu no dia 8 de setembro de 2017 (artigo 39.º da PI).

eeeeee) A presente ação foi instaurada em 31.03.2020, tendo a 1.ª R. sido citada no dia 27.04.2020 (artigo 12.º da contestação).

Factos relativos à repercussão:

fffff) A A. utiliza os veículos pesados como fator de produção na sua atividade de prestação de serviços de transporte a clientes (artigo 633.º da contestação).

ggggg) A Autora revendeu a terceiros os seguintes veículos (artigo 643.º da contestação):

Matrícula	Data da revenda	Adquirente
...-...IL1	09.02.2010	Mercedes Benz Portugal, S.A.
...-...IL2	20.04.2007	Auto Sueco, Lda
..-.-IN	04.06.2007	Auto Sueco, Lda
...-...IF1	08.03.2007	Auto Sueco, Lda
...-...IF2	03.04.2007	Auto Sueco, Lda
..-.-JG	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-HV	09.02.2010	Mercedes Benz Portugal, S.A.
..-.-IX	02.04.2007	Auto Sueco, Lda
..-.-IZ	09.02.2010	Mercedes Benz Portugal, S.A.
..-.-IG	08.03.2007	Auto Sueco, Lda
..-.-MC	06.08.2010	Mercedes Benz Portugal, S.A.
..-.-LL	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-LD	05.02.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-LX	09.02.2010	Mercedes Benz Portugal, S.A.
..-.-LI	05.02.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-RC	05.02.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-SM	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
..-.-RS	20.03.2013	Auto Sueco, Lda

...-...RB	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...RG	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...RP1	09.03.20212	Auto Maia de Sousa Comércio de Peças Auto, Lda
...-...RP2	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TL1	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TL2	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TL3	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TL4	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TM1	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...TM2	20.03.2013	Auto Sueco, Lda
...-...VL1	11.03.2014	Auto Sueco, Lda
...-...VL2	11.03.2014	Auto Sueco, Lda
...-...VL3	28.01.2016	Nors, S.A.
...-...VO1	06.02.2014	Auto Sueco, Lda
...-...VO2	28.01.2016	Nors, S.A.
...-...VQ	28.01.2016	Nors, S.A.
...-...VQ	30.04.2015	Auto Coelhoinhos, S.A.
...-...ZB1	28.01.2016	Nors, S.A.
...-...ZB2	28.01.2016	Nors, S.A.
...-...ZB3	22.07.2015	Auto Coelhoinhos, S.A.
...-...ZB4	28.01.2016	Nors, S.A.
...-BE4-...	30.04.2020	Auto Sueco, S.A.
...-BI2-...	16.09.2014	Auto Maia de Sousa Comércio de Peças Auto, Lda
...-CR1-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-CR2-...	31.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-CR3-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-CR4-...	29.04.2016	Traidac Comércio e Acessórios de Veículos, Lda
...-CR5-...	28.01.2016	Auto Sueco, Lda
...-CR6-...	20.10.2015	Auto Sueco, Lda
...-CR7-...	29.04.2016	Traidac Comércio e Acessórios de Veículos, Lda
...-CR8-...	31.07.2017	Nors, S.A.
...-CR9-...	29.04.2016	Traidac Comércio e Acessórios de Veículos, Lda
...-CS-...	27.07.2017	Nors, S.A.
...-CT1-...	29.04.2016	Traidac Comércio e Acessórios de Veículos, Lda
...-EH1-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EH2-...	28.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EH3-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EH4-...	28.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EH5-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda

...-EH6-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EH7-...	31.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-EL-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-FD1-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-FE1-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-FE2-...	27.07.2017	Auto Sueco, Lda
...-FE3-...	30.04.2020	Auto Sueco, Lda
...-FF1...	30.04.2020	Auto Sueco, Lda
...-FF3...	02.05.2018	Auto Sueco, Lda
...-FN1...	30.04.2020	Auto Sueco, Lda
...-FN2...	30.04.2020	Auto Sueco, Lda
...-IG4...	09.05.2018	Auto Sueco, Lda

Em contrapartida, os factos dados como não provados pelo Tribunal de 1.^a instância e pelo Tribunal da Relação são os seguintes:

a) O valor global do contrato de locação financeira despendido pela A. foi de € 936.163,91, incluindo as 48 rendas, despesas de preparação e gestão de dossier, despesas de processamento e comissões de gestão de contrato, bem como do valor residual e que foi integralmente pago pela Autora.

b) A Autora só tomou conhecimento da decisão da Comissão em data posterior a 6 de abril de 2017 (artigo 37.º da PI).

c) A Autora tomou conhecimento da decisão no próprio dia 19.07.2016 ou nos dias imediatamente seguintes e tomou conhecimento dos atos e notícias descritos nas alíneas ttttt) a zzzzz) na data da sua publicação ou divulgação ou nos dias imediatamente seguintes (artigo 204.º da contestação).

d) A NORS, S.A. era, em setembro de 2017, a representante da Ré em território nacional (artigo 38.º da PI) – antes se provou o que consta na alínea bbbbbb) dos factos provados.

e) As práticas de colusão de transmissão dos custos relativos à introdução das tecnologias de emissões para camiões de média tonelagem e pesados conforme exigido pelas normas EURO 3 a 6 descritas na Decisão da Comissão conduziram a aumentos de gastos de combustível (artigo 35.º da PIA).

f) O valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pago caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 16,68% do preço bruto das viaturas (preço de aquisição

deduzido de 10%), designadamente (artigo 13.º da liquidação do pedido):

- Viatura com a matrícula ...-...IL1: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...IL2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...IN: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...IF1: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...IF2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...JG: 10 268,21 €;
- Viatura com a matrícula ..-...HV: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...IX: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...IZ: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...IG: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...MC: 10 658,52 €;
- Viatura com a matrícula ..-...LL: 10 658,52 €;
- Viatura com a matrícula ..-...LD: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...LX: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...JU: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...LI: 10 658,52 €;
- Viatura com a matrícula ..-...RC: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...SM: 6 004,80 €;
- Viatura com a matrícula ..-...RS: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...RB: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...RG: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...RP1: 10 483,15 €;

- Viatura com a matrícula ...-...RP2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...TL1: 10 483,15 €;
- Viatura com a matrícula...-...TL2: 10 483,18 €;
- Viatura com a matrícula ...-...TL3: 10 483,18 €;
- Viatura com a matrícula ...-...TL4: 10 483,18 €;
- Viatura com a matrícula ...-...TM1: 10 483,63 €;
- Viatura com a matrícula ...-...TM2: 10 483,63 €;
- Viatura com a matrícula ...-...VL1: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...VL2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...VL3: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...VO1: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...VO2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...VQ: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-...VQ: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...ZB1 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...ZB2: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...ZB3: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ...-...ZB4: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula ..-BD-...: 10 883,70 €;
- Viatura com a matrícula ...-BE1-...: 10 883,70 €;
- Viatura com a matrícula ...-BE2-...: 10 883,70 €;
- Viatura com a matrícula ...-BE3-...: 10 883,70 €;
- Viatura com a matrícula ...-BE4-...: 10 883,70 €;

- Viatura com a matrícula ...-BE5-...: 10 883,70 €;
- Viatura com a matrícula ...-BI1-...: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula...-BI2-...: 10 508,40 €;
- Viatura com a matrícula...-CR1-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR2-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR3-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR4-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula...-CR5-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR6-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR7-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR8-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CR9-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ..-CS-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CT1-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-CT2-...: 11 776,87 €;
- Viatura com a matrícula ...-DL1...: 9 447,86 €;
- Viatura com a matrícula ...-DL2...: 9 307,44 €;
- Viatura com a matrícula ...-EH1-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula...-EH2-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula ...-EH3-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula...-EH4-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula ...-EH5-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula ...-EH6-...: 11 251,45 €;

- Viatura com a matrícula ...-EH7-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula ..-EL-...: 11 251,45 €;
- Viatura com a matrícula ...-FD1-...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-FD2-...: 11 784,42 €;
- Viatura com a matrícula ...-FE1-...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-FE2-...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula...-FE3-...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula...-FF1...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-FF2...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-FF3...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-FN1...: 11 784,42 €;
- Viatura com a matrícula...-FN2...: 11 776,21 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG1...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG2...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG3...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG4...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG5...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG7...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG7...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IG8...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IM1-...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ...-IM2-...: 10 575,25 €;
- Viatura com a matrícula ..-IR-...: 9 596,83 €;

- Viatura com a matrícula ...-JB-...: 9 596,83 €;
- Viatura com a matrícula ...-JH-...: 11 774,41 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX1-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX2-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX3-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX4-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX5-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX6-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX7-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX8-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX9-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX10-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX11-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-JX12-...: 10 740,08 €;
- Viatura com a matrícula ...-LF1-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF2-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF3-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF4-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF5-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF6-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF7-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF8-...: 10.650,01€;
- Viatura com a matrícula ...-LF9-...: 10.650,01€;

- Viatura com a matrícula ...-LF10-...: 10.650,01€.

g) A Autora repercutiu qualquer incremento dos seus custos nos preços por si praticados pelos seus serviços, aumentando esses preços (artigo 632.º da contestação).

b) A Autora recuperou através das vendas dos veículos identificados nos factos provados parte ou a totalidade do preço que pagou a mais e que não teria pago caso não fosse a infração (artigo 644.º da contestação).

i) A Autora beneficiou de vantagens fiscais em resultado do sobrecusto (artigos 651.º, 666.º e 667.º da contestação).

“Tudo o mais que tenha sido alegado e não conste nos factos provados e não provados é matéria de direito, de natureza irrelevante ou conclusiva.

Para além desta referência geral importa referir, em particular, que na contestação são alegados vários factos que visam contrariar os factos relativos à existência do dano, do nexo de causalidade e do respetivo montante. Por consubstanciarem uma impugnação motivada entende-se que os mesmos não têm de ser incluídos nos factos provados e não provados, pois a sua procedência ou improcedência ir-se-á refletir na inclusão nos factos provados ou não provados, conforme o caso, dos factos essenciais que visam afastar.”

O DIREITO

23. A primeira questão suscitada pela Ré, agora Recorrente, consiste em determinar **se estão preenchidos os requisitos da responsabilidade civil extracontratual da Ré, agora Recorrente, e, em especial,**

I. — se foi adequadamente provado o preenchimento do requisito da culpa;

II. — se foi adequadamente provado o preenchimento do requisito do dano;

III. — se foi adequadamente provada o preenchimento do requisito da conexão causal entre o facto da Ré, agora Recorrente, e o dano da Autora, agora Recorrida.

24. A Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 dá-nos conta de que, entre 1997 e 2010, se realizaram reuniões entre membros

da direcção ¹ das empresas condenadas para discutir e, em alguns casos, para fixar por acordo os preços dos camiões ².

25. Em complemento dos factos constantes da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016, os factos dados como provados sob as alíneas rrrrr) e sssss) são do seguinte teor:

rrrrr) Em virtude da atuação da Ré, através dos seus representantes e funcionários, juntamente com os restantes participantes na prática descrita na decisão da Comissão, *supra* transcrita, na parte relativa às práticas de colusão relativamente aos preços e aos aumentos do preço bruto no EEE dos camiões de média tonelagem e pesados, o preço de fábrica dos camiões da R. foi superior àquele que se teria verificado caso não tivesse ocorrido a infração (resposta ao artigo 30.º da PI).

sssss) O que se repercutiu no preço pago pela importadora Auto-Sueco à 1.ª Ré e pela A. e pela sociedade de locação financeira à Auto-Sueco e pela A. à locadora financeira em relação aos veículos *supra* descritos, que, por isso, foi superior àquele que se teria verificado se não tivesse ocorrido a infração descrita na decisão da Comissão (resposta aos artigos 31.º e 32.º da PI).

26. Ora, a realização *sistemática* de reuniões, com a troca *sistemática* de informações relevante e, em alguns casos, de informações “sensíveis do ponto de vista comercial” ³, para aumentar os preços dos camiões deve coordenar-se, sem mais, ao conceito de *dolo* ⁴.

27. Entre os três tipos de *dolo*, deve coordenar-se ao conceito *dolo directo*: a Ré, agora Recorrente, representou a prática de factos ilícitos como o instrumento adequado para a realização de um resultado juridicamente desvalioso — o aumento dos preços dos camiões, situando-os *acima* daqueles que decorreriam da concorrência entre as empresas — e, consciente do seu desvalor, quis que o resultado se realizasse — realizando, para o efeito, as reuniões e trocando as informações referidas na Decisão da Comissão Europeia ⁵.

28. Estando preenchido o requisito da culpa, deve averiguar-se **se está adequadamente provado o preenchimento dos requisitos do dano e da conexão causal entre o facto e o dano.**

29. O dano em concreto relevante consistiria no *sobrep preço* ⁶, ou seja, na diferença entre o preço real, que foi efectivamente pago pela Autora, agora Recorrida, à Ré, agora Recorrente, e o preço hipotético. que teria

sido pago se a Ré, agora Recorrente, não tivesse praticado o facto que lhe é imputado ⁷.

30. A Ré, agora Recorrente, alega em síntese que o preenchimento dos requisitos do dano e da conexão causal não podia ser provado através de *presunções judiciais* e que, ainda que pudesse ser provado por *presunções judiciais*, sempre as *presunções de dano* e de *conexão causal entre o facto e o dano* seriam manifestamente ilógicas.

31. O ponto de partida para averiguar se o preenchimento dos requisitos do dano e da conexão causal podia ou não ser provado através de *presunções judiciais* deve procurar-se no artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014, cuja epígrafe é *Quantificação dos danos*:

1. — Os Estados-Membros asseguram que nem o ónus da prova nem o grau de convicção do julgador exigidos para a quantificação dos danos tornem o exercício do direito à indemnização praticamente impossível ou excessivamente difícil. Os Estados-Membros asseguram que os tribunais nacionais sejam competentes, de acordo com os processos nacionais, para calcular o montante dos danos, se for estabelecido que o demandante sofreu danos mas seja praticamente impossível ou excessivamente difícil quantificar com precisão os danos sofridos, com base nos elementos de prova disponíveis.

2. — Presume-se que as infrações de cartel causam danos. O infrator tem o direito de ilidir essa presunção.

3. — Os Estados-Membros asseguram que, nas ações de indemnização, a autoridade nacional da concorrência possa, a pedido do tribunal nacional, prestar-lhe assistência na quantificação dos danos, caso a autoridade nacional da concorrência considerar adequada a prestação dessa assistência.

32. O acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 22 de Junho de 2022 — processo C-267/20 — qualificou o n.º 1 do artigo 17.º como uma *disposição processual*, de aplicação retroactiva, e o n.º 2 do artigo 17.º como uma *disposição substantiva*:

— O artigo 17.º, n.º 1, da Directiva 2014/104 deve ser interpretado no sentido de que constitui uma disposição processual, na acepção do artigo 22.º, n.º 2, desta directiva, e que está abrangida pelo seu âmbito de aplicação temporal uma acção de indemnização que, embora tenha por objeto uma infracção ao direito da concorrência que cessou antes da entrada em vigor da referida directiva, foi proposta após 26 de

Dezembro de 2014 e após a entrada em vigor das disposições nacionais que a transpõem para o direito nacional.

— O artigo 17.º, n.º 2, da Directiva 2014/104 deve ser interpretado no sentido de que constitui uma disposição substantiva, na acepção do artigo 22.º, n.º 1, desta directiva, e que não está abrangida pelo seu âmbito de aplicação temporal uma acção de indemnização que, embora intentada após a entrada em vigor das disposições que transpõem tardiamente a referida directiva para o direito nacional, tenha por objeto uma infracção ao direito da concorrência que cessou antes da data do termo do prazo de transposição da mesma.

33. Entre os corolários da qualificação do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE como uma *disposição substantiva* no sentido do artigo 22.º está o de que a presunção de que as infracções de cartel causam danos não deve aplicar-se ao caso *sub judice*.

34. O n.º 1 do artigo 22.º da Directiva 2014/104/UE determina que “os Estados-membros [dever] assegurar[r] que as disposições nacionais adoptadas por força do artigo 21.o a fim de dar cumprimento às disposições substantivas da presente directiva não se aplicam retroactivamente” e, correspondentemente, o n.º 1 do artigo 24.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, determina que “[a]s disposições substantivas da presente lei [...] não se aplicam retroactivamente” — esclarecendo que as disposições relativas ao ónus da prova devem considerar-se *disposições substantivas* (“... incluindo as relativas ao ónus da prova...”).

35. Os *factos ilícitos* da Ré, agora Recorrente, foram praticados entre 1997 e 2011 ⁸ — em consequência, nunca poderia aplicar-se-lhes, *retroactivamente*, as disposições substantivas da Directiva 2014/104/UE ou da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho.

36. Esclarecido que a *presunção legal* do n.º 2 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE não é aplicável ao caso *sub judice*, o Tribunal de 1.ª instância e o Tribunal da Relação concordaram em duas coisas:

I. — em que devia aplicar-se as disposições do *direito português* sobre a responsabilidade extracontratual;

II. — em que o resultado alcançado com a aplicação das disposições do *direito português* devia compatibilizar-se com o direito europeu e, em especial, com o *princípio da efectividade* e com o *princípio da equivalência*.

37. O resultado alcançado pelo Tribunal de 1.^a instância e pelo Tribunal da Relação só pode ser reforçado pela aplicação retroactiva ao caso *sub judice* do n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE ⁹ e do n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018 ¹⁰.

38. Como se diz no acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 15 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1 —,

“[o] artigo 17.º, n.º 1 da Directiva [2014/104/UE] não é senão a expressão do princípio da efectividade, segundo o qual as normas nacionais não devem tornar impossível, na prática, ou excessivamente difícil o exercício dos direitos conferidos pela ordem jurídica da União [Europeia]”.

39. O Tribunal de 1.º instância e o Tribunal da Relação consideraram que o *dano* e a *conexão causal* deveriam dar-se como provados através do critério da *probabilidade prevalecente*, completado com *presunções judiciais* ou, ainda que sem *presunções*, com as *valorações* aplicadas ao dano da *perda de um chance* ou de uma *oportunidade* ¹¹.

40. Em substância, a argumentação deduzida pelo Tribunal de 1.^a instância e pelo Tribunal da Relação corresponde deve reconduzir-se a uma *presunção judicial*.

41. Ora a Ré, agora Recorrente, contesta a aplicação ao caso *sub judice* de uma *presunção judicial* alegando que o acórdão recorrido considerou *conceitos abstractos* de dano e / ou de *conexão causal* e, ao considerar conceitos abstractos de dano e de conexão causal, reduziu em termos insustentáveis o *padrão* ou *standard* da prova aplicável à responsabilidade civil extracontratual.

42. O argumento da Ré, agora Recorrente, é no essencial o seguinte:

A Autora, agora Recorrida, teria o ónus da prova de um dano e de uma conexão causal concretos — de que *aquele concreto facto* imputado à Ré, agora Recorrida, lhe causou *aquele concreto dano*; de que *aquele concreto cartel* lhe causou *aquele concreto dano*.

Com a *presunção judicial*, o Tribunal de 1.^a instância e o Tribunal da Relação ter-se-iam satisfeito com a prova de um *dano* e de uma *conexão causal abstractos* — com a prova de que *aquele tipo abstracto de factos* era, em abstracto, adequado para lhe causar *aquele tipo abstracto de danos*; de que, *abstracta ou tipicamente*, os *cartéis causam danos* ¹².

43. O argumento deduzido pela Ré. agora Recorrente, só procederia desde que a relação entre os *factos conhecidos* e os *factos desconhecidos*, cuja existência se infere, fosse estabelecida em abstracto, sem um juízo sobre a sua concreta adequação e suficiência ¹³.

44. Ora, o Tribunal de 1.ª instância e o Tribunal da Relação emitiram um juízo sobre a concreta adequação e sobre a concreta suficiência dos *factos-índice*.

45. A *prova por presunções* define-se como aquela que, “partindo de determinado facto chega por mera dedução lógica à demonstração da realidade de um ou outro facto” e a prova por *presunções* judiciais, como aquela em que a dedução lógica resulta das *regras práticas da experiência* ^{14 15}. Em consequência, a prova por presunções judiciais implica que deixe, em alguma medida, de fazer-se a prova de um *facto concreto* ou de uma *relação entre factos concretos* para se fazer a prova de um *tipo abstracto de factos* ou de um *tipo abstracto de relações entre factos*, conformes às *regras práticas da experiência*.

46. O caso das *acções de indemnização por infracção ao direito da concorrência* é, por isso, em tudo ou em quase tudo semelhante aos das acções cuja procedência depende de “factos [...] que poucas vezes podem ser objecto de prova directa, tendo o julgador de se contentar com com meras presunções, sob pena de se denegar justiça a cada passo” ¹⁶.

47. A questão seria tão-só a de averiguar **se a relação entre os *factos conhecidos* e os *factos desconhecidos*, cuja existência se infere, foi estabelecida em abstracto, sem um juízo sobre a sua concreta adequação e / ou sobre a sua concreta suficiência.**

48. Ora, em concreto, a resposta à questão formulada só poderá ser *negativa*.

49. O Tribunal de 1.ª instância e o Tribunal da Relação formaram a sua convicção sobre o *preço adicional* dos camiões a partir das *regras práticas da experiência*,

“tendo em conta a [...] natureza [da infracção cometida pela Ré, agora Recorrente], a sua duração, a sua intencionalidade, a sua continuidade, o grau de coordenação, a sua extensão e a menor substituibilidade dos produtos em causa e no facto dos preços brutos serem o ponto de partida para a fixação dos preços líquidos”.

50. Embora a prova por presunções e, em especial, por presunções judiciais implique que deixe, em alguma medida de fazer-se a prova de um *facto concreto* ou de uma *relação entre factos concretos*, o Tribunal de 1.^a instância e o Tribunal da Relação emitiram um juízo sobre a *concreta adequação* e sobre a *concreta suficiência* dos factos conhecidos, dados como provados, para a *dedução* ou a *inferência* dos factos desconhecidos.

51. Infirmado o argumento de que as *presunções judiciais* reduziriam em termos insustentáveis o *padrão* ou *standard* da prova aplicável à responsabilidade civil extracontratual, deve atender-se ao alcance e aos limites da competência do Supremo Tribunal de Justiça para a reapreciação, em recurso de revista, da decisão sobre a matéria de facto ¹⁷.

52. O Supremo Tribunal de Justiça só pode sindicatizar a decisão de facto alcançada pelas instâncias desde que a aplicação de presunções judiciais contrarie uma disposição legal específica, desde que o facto alegadamente *conhecido* a partir do qual se faz a dedução seja um *facto não* provado ou desde que a *dedução* seja, em si, *manifestamente ilógica* ^{18 19}.

53. A Ré, agora Recorrente, deduz dois argumentos para impugnar as *presunções judiciais* de dano e de conexão causal:

I. — em primeiro lugar, argumenta que os factos alegadamente conhecidos a partir dos quais se fez a dedução seriam *factos não* provados;

II. — em segundo lugar, argumenta que a *dedução* era, em si, *manifestamente ilógica*.

53. Explicitando o argumento de que os factos alegadamente conhecidos a partir dos quais se fez a dedução eram *factos não* provados, a Ré, agora Recorrente, considera que o Tribunal de 1.^a instância e o Tribunal da Relação fizeram uma *interpretação incorrecta* da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016.

I. — A *primeira razão* por que a interpretação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 deveria considerar-se *incorrecta* resultaria da *confusão* entre um *acordo de preços* e uma *troca de informações sobre os preços* ²⁰:

O Tribunal de 1.^a instância e o Tribunal da Relação teriam deduzido da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 que o facto

imputado à Ré, agora Recorrente, era um *acordo de preços* e a Ré, agora Recorrente, argumenta que o facto que lhe foi imputado era tão-só uma *troca de informações sobre os preços*.

II. — A *segunda razão* por que a interpretação da Decisão da Comissão Europeia devia considerar-se *incorrecta* relacionar-se-ia da *confusão* entre a *finalidade* e os *efeitos* do facto imputado à Ré, agora Recorrente ²¹.

O Tribunal de 1.^a instância e o Tribunal da Relação teriam deduzido da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 que o facto imputado à concorrente foi causa de um *dano* ou de *efeitos anticoncorrenciais* e a Ré, agora Recorrente, argumenta que a Decisão não conheceu dos *danos* ou dos *efeitos anticoncorrenciais reais* do facto imputado, “não apresentando sequer dados que sejam minimamente indiciadores de impactos negativos das condutas em causa no mercado” ²².

54. Quanto à *primeira razão* apresentada pela Ré, agora Recorrente, para sustentar que a interpretação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 feita pelas instâncias estava *errada*, dir-se-á tão-só o seguinte:

55. O artigo 1.º da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 diz expressamente que a Ré, agora Recorrente, AB Volvo foi condenada por ter participado em práticas de colusão “relativamente aos preços”; “relativamente [...] aos aumentos do preço bruto no [Espaço Económico Europeu] dos camiões de média tonelagem e pesados”; e “relativamente [...] à temporização e transmissão dos custos relativos á introdução das tecnologias de emissões para camiões de média tonelagem e pesados [...]”.

56. Em consequência, deverá aceitar-se como *correcta* a interpretação de que o facto imputado à Ré, agora Recorrente, pela Comissão Europeia era um *acordo de preços*:

A Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 “deu como provada a existência de um cartel [...] que tinha como objecto [...] a fixação de preços e o aumento dos preços brutos dos camiões com um peso entre seis e 16 toneladas (‘camiões médios’) ou de peso superior a 16 toneladas (‘camiões pesados’) no Espaço Económico Europeu” ²³.

57. Quanto à *segunda razão* apresentada pela Ré, agora Recorrente, para sustentar que a interpretação da Decisão da Comissão Europeia feita pelas instâncias estava *errada*:

58. A Ré, agora Recorrente, tem toda a razão em dizer que a Comissão da Europeia não conheceu dos *danos* ou dos *efeitos anticoncorrenciais reais* do facto imputado.

59. O acórdão recorrido explica em todo o caso que a Comissão Europeia só não conheceu dos danos ou dos *efeitos anticoncorrenciais reais* por não ser necessário considerá-los ²⁴

60. Como decorre expressamente da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016:

I. — “O comportamento anticoncorrencial descrito [...] [teve] por objectivo limitar a concorrência no mercado ao nível do Espaço Económico Europeu” ²⁵;

II. — “... para os efeitos previstos no artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, não é necessário considerar os efeitos [anticoncorrenciais] reais de um acordo quando este tem por objectivo o impedimento, a limitação ou a distorção da concorrência no mercado interno ou no Espaço Económico Europeu” ²⁶.

61. Esclarecidas as razões do silêncio da Comissão Europeia sobre os danos e sobre os efeitos anticoncorrenciais reais do cartel, deve determinar-se **se os factos alegadamente conhecidos a partir dos quais se fez a dedução devem considerar-se como *factos não provados*.**

62. A resposta á questão formulada e e só pode ser uma resposta negativa.

63. O juízo do Tribunal de 1.ª instância e do Tribunal da Relação sobre a *concreta adequação* e sobre a *concreta suficiência* dos factos conhecidos, dados como provados, para a dedução ou para a inferência atendeu sobretudo “[à] [...] natureza [da infracção], [à] sua duração, [à] sua intencionalidade, [à] sua continuidade, [ao] grau de coordenação, [à] sua extensão e [á] menor substituíbilidade dos produtos em causa”, conjugados com “[o] facto dos preços brutos serem o ponto de partida para a fixação dos preços líquidos”.

63. Ora a Ré, agora Recorrente, não alega que algum dos factos relacionados com a *natureza*, com a *intencionalidade*, com a *coordenação* entre os agentes, com a *continuidade* e com a *duração da infracção*, com as *características dos produtos* ou com a *relação entre os preços brutos e os preços líquidos* seja em rigor um facto *não provado*.

64. Em termos em tudo semelhantes aos do recente acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 15 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1 —, dir-se-á que

“a presunção judicial extraída relativamente à existência de um efectivo dano na esfera jurídica da autora, materializada no facto de que houve um aumento de preços brutos e líquidos dos camiões transacionados, não partiu de factos não provados nem ofende qualquer norma legal, tendo ocorrido sobre matéria em relação à qual se mostra admissível o recurso a presunções judiciais (cfr. art. 351.º do Código Civil, por referência aos arts. 392.º e seguintes do mesmo código e artigo 607., n.º 5 do Código de Processo Civil, aplicável por via do art. 663.º, n.º 5 do mesmo diploma)”.

65. Face à improcedência do argumento de que os factos a partir dos quais se fez a dedução eram *factos não provados*, deve determinar-se **se a dedução era, em si, manifestamente ilógica**.

66. A Ré, agora Recorrente, alega a irrelevância da coordenação entre as empresas ²⁷, a irrelevância da dimensão das empresas ²⁸, a irrelevância da duração da infracção ²⁹, a irrelevância (ou a reversibilidade) das deduções feitas a partir das características dos produtos ³⁰ e a irrelevância (ou a reversibilidade) das deduções feitas a partir dos preços brutos ³¹ — atendendo a que o dano da Autora, agora Recorrida, só poderia resultar da fixação dos preços líquidos ³² e a que, na fixação dos preços líquidos, eram feitos descontos aos clientes ³³.

67. Ora, as circunstâncias descritas pela Ré, agora Recorrente, são insuficientes para que se concluísse que as deduções ou inferências eram *ilógicas* — e, em todo o caso, sempre seriam insuficientes para que se concluísse que eram *evidente* ou *manifestamente ilógicas*.

68. O Tribunal de 1.ª instância e o Tribunal da Relação tiraram de um *facto conhecido* — a existência “de um cartel [...] que tinha como objecto [...] a fixação de preços e o aumento dos preços brutos dos camiões com um peso entre seis e 16 toneladas (‘camiões médios’) ou de peso superior a 16 toneladas (‘camiões pesados’) no Espaço

Económico Europeu” ³⁴ — a *ilação* de que o cartel teve como *efeito* o aumento dos *preços líquidos* dos camiões em causa.

69. Ora só *com dificuldade* poderá dizer-se que a presunção de que um cartel teve um *efeito* correspondente ao seu *objecto* é ilógica — e só com dificuldade *extrema* poderá sustentar-se ou sequer sugerir-se que é *evidente* ou *manifestamente* ilógica.

70. Em termos em tudo semelhantes aos do recente acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1 —, dir-se-á que

— “do elenco dos factos provados constam todos os elementos que suportam a presunção judicial de que existiu um efetivo aumento de preços — sendo que a Decisão da Comissão implica uma presunção inilidível sobre a existência, natureza e âmbito material e territorial da infração [cf. art. 16.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1/2003]—, não se vislumbrando, no percurso decisório conducente ao facto presuntivo qualquer nota da manifesta ilogicidade”

— “O tribunal recorrido socorre-se do que consta como provado na referida Decisão da Comissão, designadamente na longa duração do cartel (14 anos – de janeiro de 1997 a janeiro de 2011), a ampla extensão do cartel e a elevada quota de mercado, tudo circunstâncias que foram usadas na Decisão da Comissão para justificar a gravidade da infracção e respetivas coimas aplicadas e que demonstram a plausibilidade da asserção de que a infracção sancionada pela Comissão implicou uma efetiva subida dos preços praticados no mercado, quer brutos, quer líquidos, influenciando, assim, os preços de venda dos camiões adquiridos pela autora”-

— “Saliente-se que, no plano da lógica, não resulta como irrazoável, improvável ou arbitrário considerar que os cartéis conduzem habitualmente a um preço adicional e que, quanto maior a duração e sustentabilidade de um cartel, tanto mais difícil será argumentar a ausência de uma qualquer incidência negativa nos preços”

71. Finalmente, a Ré, agora Recorrente, alega que o Tribunal de 1.ª instância e o Tribunal da Relação construíram uma presunção judicial inilidível de dano ou de conexão causal, colocando em causa os seus direitos processuais ³⁵ e, em consequência, os princípios constitucionais do Estado do direito, da igualdade e da proporcionalidade ^{36 37}.

72. Sem razão —a fundamentação das duas decisões e, em especial, da impugnada nem sustenta nem, tão-pouco, sugere a *inilidibilidade* das presunções judiciais.

73. A Ré, agora Recorrente, alega que a presunção judicial só não foi *ilidida* porque o acórdão recorrido a considerou inilidível — ora, em dar-se como provado um facto por *presunção judicial* não está de forma nenhuma implícita a *inilidibilidade* da presunção ³⁸.

74. Em resposta à primeira questão, dir-se-á que **foi adequadamente provado o preenchimento dos requisitos da culpa, do dano e da conexão causal entre o facto da Ré, agora Recorrente, e o dano da Autora, agora Recorrida.**

75. A **segunda questão** suscitada pela Ré, agora Recorrente, consiste em averiguar **se os danos indemnizáveis podiam ser quantificados por estimativa.**

76. A Ré, agora Recorrente, alega em síntese duas coisas:

I. — que o n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro, e o n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, só admitem a quantificação por estimativa desde que seja impossível ou demasiado difícil “quantificar com precisão os danos sofridos, com base nos elementos de prova disponíveis”;

II. — que, em concreto, não era nem impossível nem demasiado difícil quantificar com precisão os danos sofridos pela Autora, agora Recorrida.

Como não era nem impossível nem demasiado difícil quantificá-los com precisão, o facto de a Autora, agora Recorrida, a insuficiência dos elementos de prova disponíveis seria imputável à omissão da diligência ou do esforço probatórios que lhe eram exigíveis ³⁹.

77. O acórdão recorrido deu como não provado que “[o] valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pago caso a infração não se tivesse verificado [se fixou] em 16,68% do preço bruto das viaturas (preço de aquisição deduzido de 10%)” ⁴⁰ — face ao teor do facto dado como não provado sob a alínea f), deverá absolver-se a Ré, agora Recorrente, do pedido, por não terem sido quantificados, com precisão, os danos sofridos pela Autora, agora Recorrente?

78. O Supremo Tribunal de Justiça pronunciou-se sobre questões em tudo semelhantes nos recentes acórdãos de 15 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1 — e de 3 de Julho de 2025 — processo n.º 67/19.8YQSTR.L1.S1:

79. O acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 15 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1 — afirma que o critério do artigo 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, ao admitir a quantificação por estimativa dos danos sofridos, corresponde sensivelmente ao critério do artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil.

Em lugar de um recurso à equidade “para contornar questões de falta de prova de factos que pudessem ser provados”, está em causa tão-somente, “dentro dos limites que foi possível ter por provados, encontrar a justa compensação para um dano que foi demonstrado”.

80. O acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Julho de 2025 — processo n.º 67/19.8YQSTR.L1.S1 desenvolve a afirmação do acórdão de 13 de Fevereiro, dizendo que, ainda que a parte alegadamente lesada não tivesse desenvolvido toda a diligência ou todo o esforço probatórios que lhe eram exigíveis, sempre seria admissível a condenação genérica da Ré, agora Recorrente, ao abrigo do artigo 609.º, n.º 2, do Código de Processo Civil:

I. — O dever de transposição do n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE de acordo com o princípio da efectividade e com o princípio da equivalência determinaria que o n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018 houvesse de interpretar-se de forma a aplicar-se ao caso *sub judice* o n.º 2 do artigo 609.º do Código de Processo Civil.

II. — O princípio da efectividade exigiria a indemnização dos danos, desde que provados, e o princípio da equivalência exigiria que as disposições processuais aplicáveis às acções destinadas ao exercício dos direitos conferidos pela ordem jurídica da União Europeia não fossem *menos favoráveis* aos particulares que as disposições processuais aplicáveis às acções destinadas ao exercício dos direitos comparáveis conferidos pela ordem jurídica dos Estados-membros da União Europeia:

“[v]isto que nenhuma dúvida se suscita quanto à aplicação da regra do n.º 2 do artigo 609.º do Código de Processo Civil no âmbito das acções de indemnização baseadas em infracção ao direito nacional, dúvidas também há que se deverá aplicá-la à presente acção por força do princípio da equivalência”.

81. Expostos os critérios admitidos e reconhecidos pelo Supremo Tribunal de Justiça, deverá resolver-se o caso *sub judice*.

82. O acórdão recorrido considerou a quantificação dos danos indemnizáveis como *quase impossível* — ora, o facto de a quantificação dos danos ser *quase impossível* significa que está em causa algo mais que as incertezas simples, “inerentes ao contencioso da responsabilidade”, “resultantes do confronto de argumentos e de peritagens” ⁴¹, e que as incertezas qualificadas relacionadas com a quantificação dos danos não são imputáveis à omissão da diligência ou do esforço probatórios exigíveis à Autora, agora Recorrida.

83. Em consequência, os danos indemnizáveis podiam ser quantificados por estimativa, por aplicação do n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014, e do n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho.

84. Os argumentos deduzidos pela Ré, agora Recorrente, de que a quantificação dos danos era tão-só *difícil* ou de que as incertezas qualificadas relacionadas com a quantificação dos danos eram imputáveis à omissão da diligência ou do esforço exigíveis, sempre seriam insuficientes para colocar em causa a conclusão de que os danos poderiam ser quantificados por estimativa, seja por aplicação do n.º 2 do artigo 609.º do Código de Processo Civil, seja por aplicação do n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018, interpretado sistematicamente.

85. Em resposta à **segunda questão**, dir-se-á que **os danos indemnizáveis podiam e deviam ser quantificados por estimativa**.

86. A **terceira questão** suscitada pela Ré, agora Recorrente, consiste em averiguar e **os danos indemnizáveis deviam ser quantificados em 5% do valor da venda dos camiões, e, em especial, se os custos adicionais foram repercutidos através do aumento dos preços dos serviços prestados pela Autora, agora Recorrida, através da revenda dos camiões ou através das vantagens fiscais resultantes do sobrecusto**.

87. A Ré, agora Recorrente, alega, em síntese, duas coisas:

I. — em primeiro lugar, que a quantificação dos danos indemnizáveis em 5% foi feita por remissão para decisões de tribunais estrangeiros e que as decisões dos tribunais estrangeiros não podem ser transpostas para a ordem jurídica portuguesa — seja por razões intrínsecas, seja por

razões extrínsecas (incomparabilidade dos casos, em razão das especificidades da economia portuguesa) ⁴²;

II. — em segundo lugar, em complemento das reservas relativas à quantificação dos danos indemnizáveis em 5% do valor do preço através da remissão para decisões de tribunais estrangeiros, a Ré, agora Recorrente, alega que o acórdão recorrido desconsiderou a *repercussão dos custos adicionais* ⁴³ através do aumento dos preços dos serviços prestados pela Autora, agora Recorrida ⁴⁴, da revenda dos camiões ⁴⁵ e das vantagens fiscais resultantes do sobrecusto ⁴⁶.

Ora o recurso a uma quantificação *por estimativa* dos danos correspondentes aos custos adicionais sem o correlativo recurso uma quantificação *por estimativa* da repercussão dos custos adicionais significaria uma violação do princípio da igualdade das partes dos artigos 13.º e 20.º da Constituição da República Portuguesa ⁴⁷.

88. Entrando na apreciação dos argumentos deduzidos pela Ré, agora Recorrente, dir-se-á o seguinte:

89. Os acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025 e de 3 de Julho de 2025 aproximam a quantificação *por estimativa* dos custos adicionais prevista no n.º 1 do artigo 17.º da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014, e do n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, com a *quantificação equitativa* dos danos indemnizáveis, ao abrigo do artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil, atendendo à circunstância de, em qualquer dos casos, o aplicador do direito

“... faze[r] apelo a dados de razoabilidade e equilíbrio, tal como de normalidade, proporção e adequação às circunstâncias concretas, sem cair no arbítrio ou na mera superação da falta de prova de factos que pudessem ser provados” ⁴⁸.

90. O Supremo Tribunal de Justiça tem considerado que o *controlo*, em sede de *recurso de revista*, da fixação *equitativa* da indemnização deve concentrar-se em averiguar se estão preenchidos os *pressupostos normativos* do recurso à equidade; se foram considerados as *categorias* ou os *tipos de danos* cuja relevância é admitida e reconhecida; se, em relação a cada categoria ou tipo de danos, foram considerados os *critérios* que, de acordo com a legislação e a jurisprudência, deveriam ser considerados, e; se foram respeitados os *limites* que, de acordo com a legislação e a jurisprudência, deveriam ser respeitados.

91. Está em causa fazer-se com que o *juízo equitativo* se conforme com os princípios da igualdade e da proporcionalidade — e que, conformando-se com os princípios da igualdade e da proporcionalidade, conduza a uma decisão razoável ⁴⁹.

92. Face à relação de semelhança entre os dois casos, o *controlo*, em sede de recurso de revista, da fixação *por estimativa* da indemnização deve reconduzir-se

“a um critério prudencial, nos termos do qual só deve ser considerada censurável uma solução que, de forma manifesta e intolerável, exceda a margem de liberdade decisória que permita considerar desajustado um determinado montante indemnizatório” ⁵⁰.

93. Esclarecidos os limites do controlo pelo Supremo Tribunal de Justiça da fixação equitativa da indemnização, deve apreciar-se os dois argumentos deduzidos pela Ré, agora Recorrente.

94. O argumento de que a quantificação dos danos indemnizáveis em 5% foi feita por remissão para decisões de tribunais estrangeiros e de que as decisões dos tribunais estrangeiros não podem ser transpostas para a ordem jurídica portuguesa não procede, por se sustentar sobre uma *premissa errada*.

95. O Tribunal da Relação cita a fundamentação do acórdão proferido no processo n.º 54/19.6YQSTR.L1 para dizer que os argumentos deduzidos pelos tribunais estrangeiros “assumem... um valor sempre relativo” e desempenham, exclusivamente, uma *função de controlo* da prudência, da proporcionalidade e da razoabilidade da quantificação.

Em lugar de uma quantificação dos danos indemnizáveis por remissão para decisões de tribunais *estrangeiros*, está em causa uma quantificação dos danos indemnizáveis por aplicação dos *critérios* que, de acordo com a legislação e com a jurisprudência *portuguesas*, deveriam ser considerados, controlada pela *comparação* entre as decisões dos tribunais portugueses e dos tribunais estrangeiros — em especial, da Espanha e do Reino Unido.

96. Ora, como se diz no acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025.

“[n]a ausência de padrão similar na jurisprudência nacional, importa considerar comparativamente, as decisões proferidas por outros tribunais europeus no âmbito do mesmo cartel dos camiões, em particular decisões do Tribunal Supremo de Espanha respeitantes a

idêntica infração e do mesmo cartel que fixaram as indemnizações com recurso a estimativas judiciais, em 5% do preço de venda de camiões efetivamente pago pelos demandantes *a título de sobrecusto*”.

97. Esclarecido que argumento da Ré, agora Recorrente, não procede, por se sustentar sobre uma *premissa errada*, deve averiguar-se se procede ou não procede o argumento de que o acórdão recorrido desconsiderou a *repercussão dos custos adicionais* através do aumento dos preços dos serviços, da revenda dos camiões e das vantagens fiscais.

98. Os artigos 562.º e 566.º do Código Civil português admitem a *compensatio lucri cum damno*, desde que compatível com o sentido e com o fim das disposições infringidas ou violadas ⁵¹.

99. Os artigos 8.º e 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, desenvolvem as disposições genéricas sobre a *compensatio lucri cum damno*, fomulando disposições específicas sobre a *repercussão dos custos adicionais* nas acções de indemnização por infracção do direito da concorrência:

Artigo 8.º — *Repercussão de custos adicionais*

1. — Nas acções de indemnização o réu pode invocar como meio de defesa o facto de o autor ter repercutido total ou parcialmente os custos adicionais resultantes da infracção ao direito da concorrência no preço praticado a jusante na cadeia de produção ou de distribuição, cabendo-lhe o respectivo ónus da prova.

2. — Nas acções de indemnização cujo pedido seja fundado na repercussão dos custos adicionais num cliente indireto cabe a este o ónus da prova da existência e do âmbito dessa repercussão.

3. — Salvo prova em contrário, presume-se que os custos adicionais foram repercutidos no cliente indirecto, sempre que este demonstre que:

- a) O réu cometeu uma infração ao direito da concorrência;
- b) Essa infracção teve como consequência um custo adicional para o cliente direto do réu; e
- c) Adquiriu os bens ou serviços afetados pela infracção, ou bens ou serviços derivados dos bens ou serviços afetados pela infracção, ou que os contêm.

4. — O disposto no presente artigo aplica-se, com as devidas adaptações, quando o lesado é fornecedor do réu.

Artigo 9.º — *Quantificação dos danos e do valor da repercussão*

2. — Se for praticamente impossível ou excessivamente difícil calcular com exactidão os danos totais sofridos pelo lesado ou o valor da repercussão a que se refere o artigo anterior, tendo em conta os meios de prova disponíveis, o tribunal procede a esse cálculo por recurso a uma estimativa aproximada, podendo, para o efeito, ter em conta a Comunicação da Comissão (2013/C 167/07), de 13 de Junho de 2013, sobre a quantificação dos danos nas acções de indemnização que tenham por fundamento as infrações aos artigos 101.o e 102.o do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. — A Autoridade da Concorrência presta assistência ao tribunal, a pedido deste, na quantificação dos danos resultantes da infracção ao direito da concorrência, podendo requerer ao tribunal a dispensa fundamentada de prestação de tal assistência ⁵².

100. Embora os artigos 562.º e 566.º do Código Civil português admitam a *compensatio lucri cum damno* e, em consequência, a dedução dos *danos repercutidos*, o ónus da prova da *repercussão* sempre recairia sobre a Ré, agora Recorrente, como *facto modificativo* ou *extintivo* do direito invocado pela Autora, agora Recorrida ⁵³.

101. Os factos dados como não provados sob as alíneas g), h) e i) são do seguinte teor:

g) A Autora repercutiu qualquer incremento dos seus custos nos preços por si praticados pelos seus serviços, aumentando esses preços (artigo 632.º da contestação).

h) A Autora recuperou através das vendas dos veículos identificados nos factos provados parte ou a totalidade do preço que pagou a mais e que não teria pago caso não fosse a infracção (artigo 644.º da contestação).

i) A Autora beneficiou de vantagens fiscais em resultado do sobrecusto (artigos 651.º, 666.º e 667.º da contestação).

102. O n.º 3 do artigo 674.º do Código de Processo Civil determina que

O erro na apreciação das provas e na fixação dos factos materiais da causa não pode ser objeto de recurso de revista, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa de lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova.

103. O Supremo Tribunal de Justiça não pode, por isso, pronunciar-se sobre se houve, ou não, erro na fixação dos factos dados como não provados sob as alíneas g), h) e i).

104. A Ré, agora Recorrente, alega que

185) [...] tendo o Tribunal a quo entendido que a Recorrida sofreu o dano que alega (no que não se acredita) e decidido recorrer à estimativa judicial para quantificar tal dano (que é legalmente inadmissível) – então o Tribunal Recorrido deveria também ter tomado em consideração nessa estimativa judicial a existência de repercussão desse mesmo sobrecusto.

186) O que faria com que a percentagem atribuída a título de dano (5%) se eliminasse (ou seja, passando o valor do dano para zero) ou, no limite, passando para um valor substancialmente inferior ao arbitrado pelo Tribunal Recorrido, por forma a refletir a medida dessa repercussão.

105. Entre a quantificação por estimativa dos custos adicionais *s e* a quantificação por estimativa da repercussão dos custos adicionais há em todo o caso uma diferença essencial:

I. — a quantificação por estimativa do dano correspondente aos custos adicionais ou ao sobrecusto é uma quantificação por estimativa de um custo adicional ou de um sobrecusto *provado*;

II. — a quantificação por estimativa da repercussão dos custos adicionais ou dos sobrecustos seria uma quantificação por estimativa de uma repercussão *não provada*.

106. Em consequência, o recurso a uma quantificação *por estimativa* dos danos correspondentes aos custos adicionais sem o correlativo recurso uma quantificação *por estimativa* da repercussão dos custos adicionais não significa de nenhuma forma uma violação do princípio da igualdade das partes dos artigos 13.º e 20.º da Constituição da República Portuguesa.

107. A quarta questão consiste em determinar se o tribunal a quo podia remeter para liquidação o dano

“correspondente ao custo adicional que [a Autora, agora Recorrida] pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, correspondente a 5% do preço de aquisição dessas viaturas que se vier a apurar e no

máximo até aos montantes de sobrecusto invocados pela Autora, acrescida dos juros de mora vencidos desde a data de celebração do respetivo contrato de compra e venda que, face à factualidade apurada, se reporta à data indicada como tendo sido o limite temporal em que tal aconteceu [...], até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis”.

108. Os factos dados como provados sob as alíneas i) a kk) são do seguinte teor:

i) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 16.07.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IL1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 1.º da PIA).

j) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 17.06.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IL2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 2.º da PIA).

k) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.07.1997 (a Autora indica 16.06.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IN, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 3.º da PIA).

l) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 11.04.1997 (A. alega 03.04.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IF1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 4.º da PIA).

m) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 11.04.1997 (A. alega 03.04.1997), a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que

declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IF2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 5.º da PIA).

n) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.12.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...JG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 6.º da PIA).

o) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 29.01.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...HV, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 7.º da PIA).

p) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.10.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IX, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 8.º da PIA).

q) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 05.11.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IZ, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 9.º da PIA).

r) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 02.05.1997, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...IG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 10.º da PIA).

s) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 05.11.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-..-MC, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 11.º da PIA).

t) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 09.07.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-..-LL, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 12.º da PIA).

u) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 20.05.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-..-LD, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 13.º da PIA).

v) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.10.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-..-LX, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 14.º da PIA).

w) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.04.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ..-..-JU, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço. - No quadro do artigo 20.º da petição inicial refere-se, por mero lapso de escrita, ao veículo com a matrícula 71.70.LX, desde já se requerendo a respetiva retificação nos termos ora alegados (resposta ao artigo 15.º da PIA).

x) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 03.07.1998, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado

de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-LI, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 16.º da PIA).

y) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.02.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RC, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 17.º da PIA).

z) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 26.01.2005, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-SM, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 18.º da PIA).

aa) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 12.06.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RS, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 19.º da PIA).

bb) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 09.02.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RB, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 20.º da PIA).

cc) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 19.03.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-RG, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 21.º da PIA).

dd) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 21.05.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RP1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 22.º da PIA).

ee) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 21.05.2001, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...RP2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 23.º da PIA).

ff) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 10.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 24.º da PIA).

gg) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 10.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 25.º da PIA).

hh) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL3, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 26.º da PIA).

ii) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 14.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TL4, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à

taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 27.º da PIA).

jj) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 27.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TM1, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 28.º da PIA).

kk) Em data não concretamente apurada, mas não posterior a 22.05.2002, a Autora declarou comprar à sociedade Auto-Sueco, Lda, atualmente designada Nors, S.A., que declarou vender o veículo pesado de mercadorias de marca Volvo, modelo FH 12, novo, com a matrícula ...-...TM2, por um preço não concretamente apurado, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, tendo pago o respetivo preço (resposta ao artigo 29.º da PIA).

109. A Ré, agora Recorrente, alega que a remissão do acórdão recorrido para a liquidação significa em substância dar à Autora, agora Recorrida, uma segunda oportunidade para fazer a prova do preço dos camiões adquiridos entre 1997 e 2002 ⁵⁴.

110. O argumento é de quando em quando apresentado como um crítica à condenação genérica prevista no n.º 2 do artigo 609.º do Código de Processo Civil ⁵⁵ e, sempre que aprestado, é contestado com o contra-argumento de que a alegação é *formal* ou *formalista* ⁵⁶.

Com efeito, o problema da *condenação genérica* põe-se só para os casos em que o tribunal reconhece que tem de condenar o réu, por ter praticado certo facto ilícito, e não obstante, não tem elementos para determinar o objecto ou, determinado o objecto, não tem elementos suficientes para fixar a quantidade da condenação ⁵⁷:

“Em face desses factos, nem seria admissível que a sentença absolvesse o réu, nem seria condenável que o condenasse *à toa*, naquilo que ao juiz apetescesse. A única solução jurídica é a que o texto consagra: proferir condenação ilíquida” ⁵⁸.

111. O caso *sub judice* é exemplar — o Tribunal da Relação reconheceu que tinha de condenar a Ré, agora Recorrida, deu como provado que a Autora, agora Recorrida, adquiriu todos os camiões descritos nos factos dados como provados sob as alínea i) a kk) com *custos adicionais* ou *sobrecustos* e, não obstante, não tinha

elementos suficientes para fixar a quantidade da condenação, por não ter sido possível apurar, em concreto, o preço por que cada um dos camiões foi comprado (“... por um preço não concretamente apurado...”).

112. Em face desses elementos, nem seria admissível que o acórdão absolvesse a Ré, agora Recorrente, nem seria tolerável que a condenasse *à toa* — a única solução jurídica era proferir condenação da Ré, agora Recorrente, no que se liquidasse em execução.

113. Em resposta à **quarta questão**, dir-se-á que **o tribunal a quo podia remeter para liquidação o dano correspondente ao custo adicional que a Autora, agora Recorrida, pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados.**

114. A **quinta** e a **sexta questões** suscitadas pela Ré, agora Recorrente, consistem em averiguar:

I. — se a Ré, agora Recorrente, está obrigada ao pagamento de juros de mora:

a. — desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos dados como provados; b. — desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas ll) a jjjj) dos factos dados como provados; c. — desde a data do exercício eficaz da opção de compra dos camiões com as matrículas identificadas na alínea kkkkk) dos factos dados como provados;

II. — subsidiariamente, se a obrigação de pagamento de juros de mora se encontra prescrita.

115. O acórdão recorrido condenou a Ré, agora Recorrente,

a) [...] a pagar à Autora a quantia de que se vier a liquidar correspondente ao custo adicional que esta pagou pelas viaturas com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos provados, [...] **acrescida dos juros de mora vencidos desde a data de celebração do respetivo contrato de compra e venda [...]** até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis;

b) [...] a pagar à Autora a quantia de Euros 278.385,00 (duzentos e setenta e oito mil e trezentos e oitenta e cinco), acrescida de juros de

mora, **vencidos desde as datas em que foram celebrados os respetivos contratos de compra e venda [...]** e **vincendos até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis;**

c) [...] a pagar à Autora a quantia de Euros 35.500,00 (trinta e cinco mil e quinhentos), acrescida de juros de mora, **vencidos desde 7 de janeiro de 2015, que corresponde à data em que foi exercido o direito de opção de compra das viaturas através do pagamento do valor residual,** até efetivo e integral pagamento, à taxa legal aplicável aos juros civis.

116. A Ré, agora Recorrente, alega em síntese três coisas: que não são devidos juros de mora, por não estarem preenchidos os requisitos da responsabilidade civil ⁵⁹; que, ainda que fossem devidos juros de mora, sempre haveria aplicar-se ao caso o disposto na segunda parte do n.º 3 do artigo 805.º do Código Civil ⁶⁰ e que, em consequência, só seriam devidos juros de mora desde a data da citação — 20 de Abril de 2020 ⁶¹; e que, ainda que fossem devidos juros de mora desde antes da data da citação da Ré, agora Recorrente, sempre haveria de aplicar-se ao caso o disposto na alínea e) do artigo 310.º do Código Civil e que, em consequência, todos os juros vencidos há mais de cinco anos estariam prescritos ⁶².

117. Esclarecido que a alegação de que não são devidos juros de mora, por não estarem preenchidos os requisitos da responsabilidade civil é, em absoluto, improcedente, deve averiguar-se da aplicabilidade ao caso *sub judice* das duas disposições legais — dos artigos 310.º e 805.º do Código Civil.

118. O acórdão recorrido coloca em evidência a *importância determinante* ou *essencial* da condenação em juros de mora para o *acervo comunitário* e, em consonância com o *acervo comunitário*, para a Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014:

I. — O acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeia de 2 de Agosto de 1993, proferido no processo C-271/91, afirmou o *princípio geral* de que “a condenação no pagamento de juros [...] deve [...] ser considerada uma componente indispensável de uma reparação pecuniária”.

II. — O acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 13 de Julho de 2006, proferido nos processos C-295/04 a C-298/04, aplicou o *princípio geral* a um caso de infracção do direito da concorrência, dizendo que

“... resulta do princípio da efectividade e do direito dos particulares a pedirem a reparação do dano causado por um contrato ou um comportamento susceptível de restringir ou de falsear o jogo da concorrência que as pessoas que tenham sofrido um dano devem poder pedir a reparação não só do dano real (*damnum emergens*) mas também dos lucros cessantes (*lucrum cessans*), bem como o pagamento de juros” ⁶³.

III. — O considerando 12 da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014, dá conta de que “[a] presente directiva reafirma o acervo comunitário relativo ao direito à reparação por danos causados por infracção ao direito da concorrência [...]” e de que, em reafirmação do acervo comunitário, “[q]ualquer pessoa que tenha sofrido um dano causado por tal infração pode pedir reparação por dano emergente (*damnum emergens*) e por lucros cessantes (*lucrum cessans*) por si sofridos”, acrescido do pagamento de juros:

“O pagamento de juros é uma componente essencial da reparação para compensar os danos sofridos, tendo em conta o decorrer do tempo”, e deve cobrir todo o período “desde o momento em que ocorreu o dano até ao momento do pagamento da reparação, sem prejuízo da sua qualificação como juros compensatórios ou juros de mora no âmbito do direito nacional e da questão de saber se o decorrer do tempo é tido em conta como uma categoria separada (juros) ou como uma parte constitutiva dos danos emergentes ou dos lucros cessantes”.

IV. — O n.º 2 artigo 3.º da Directiva 2014/104/UE determina que “[a] reparação integral [deve] coloca[r] a pessoa que sofreu danos na posição em que estaria se a infracção ao direito da concorrência não tivesse sido cometida” e que, “por conseguinte, [a reparação integral] [deve] abranger o direito à reparação por danos emergentes e por lucros cessantes acrescido do pagamento de juros”.

119. Colocando em evidência a *importância determinante* ou *essencial* da condenação em juros de mora, o acórdão recorrido desenvolve uma *interpretação conforme ao direito europeu* do artigo 805.º e, em especial, dos n.ºs 2 e 3 do artigo 805.º e do artigo 310.º do Código Civil:

I. — em primeiro lugar, desenvolve uma *interpretação conforme* do artigo 805.º, para que os juros de mora fossem devidos desde a data da ocorrência do dano.

II. — em segundo lugar, desenvolve uma *interpretação conforme* do artigo 310.º e, em especial, da alínea e) do artigo 310.º, para que o

prazo de prescrição dos juros de mora [devidos desde a data da ocorrência do dano] se contasse desde a data da decisão.

120. A interpretação conforme ao direito europeu do artigo 805.º do Código Civil será porventura *desnecessária*:

121. O acórdão de uniformização de jurisprudência n.º 4/2002, de 9 de Maio de 2002, deduziu implicitamente da regra específica do n.º 3 do artigo 805.º do Código Civil o princípio genérico de que *o lesado tem direito aos juros de mora desde a data considerada pelo tribunal para a fixação da quantia devida como indemnização* ⁶⁴.

Ora, as datas consideradas pelo acórdão recorrido para a fixação das quantias devidas como indemnização eram *anteriores* à data da citação da Ré, agora Recorrente — no caso das alíneas a) e b), a data da compra dos camiões e, no caso da alínea c), a data do exercício (eficaz) do direito de opção de compra — logo, o lesado teria direito aos juros de mora desde a data da compra ou desde a data do exercício (eficaz) do direito de opção de compra.

122. Em concreto, o artigo 805.º do Código Civil desempenharia uma *função auxiliar* dos artigos 562.º e 566.º, n.º 2, do Código Civil — através da aplicação dos juros, determinar-se-ia a situação em que o lesado se encontraria, se não se tivesse verificado a infracção.

O direito aos juros de mora deveria considerar-se como *parte constitutiva* da reparação dos danos emergentes — logo, o prazo de prescrição deveria contar-se da data da decisão ⁶⁵.

123. Em todo o caso, ainda que uma interpretação conforme ao direito europeu fosse *necessária*, sempre seria de adaptar as disposições do direito português ao direito europeu de forma a que os juros de mora fossem devidos desde a data da ocorrência do dano e a que o prazo de prescrição dos juros de mora [devidos desde a data da ocorrência do dano] se contasse desde a data da decisão — em termos em tudo semelhantes aos do acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025, dir-se-ia que,

“[n]o cálculo da indemnização e atento ao *considerando 12 da mencionada Diretiva*, o pagamento de juros tem uma componente essencial da reparação para compensar os danos sofridos, sendo devidos desde o momento em que ocorreu o dano até ao momento do pagamento da reparação, sem prejuízo da sua qualificação como juros compensatórios ou juros de mora no âmbito do direito nacional”.

124. Em resposta à **quinta** e a **sexta** questões dir-se-á então

I. — que a Ré, agora Recorrente, está obrigada ao pagamento de juros desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas i) a kk) dos factos dados como provados; desde a data de conclusão de cada um dos contratos de compra e venda dos camiões com as matrículas identificadas nas alíneas ll) a jjjjj) dos factos dados como provados; e desde a data do exercício eficaz da opção de compra dos camiões com as matrículas identificadas na alínea kkkkk) dos factos dados como provados;

II. — que a obrigação de pagamento de juros não se encontra prescrita.

III. — DECISÃO

Face ao exposto, **nega-se provimento ao recurso e confirma-se o acórdão recorrido.**

Custas pela Ré, agora Recorrente, AB Volvo.

Lisboa, 18 de Setembro de 2025

Nuno Manuel Pinto Oliveira (Relator)

António Barateiro Martins

Arlindo Oliveira

1. A Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 fala de membros *da direcção superior* das sedes [cf. parágrafo 51 da fundamentação — transcrito no facto dado como provado sob a alínea b)].^[2]

2. Cf. parágrafos 49 a 60 da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016 — transcritos no facto dado como provado sob a alínea b).^[2]

3. Cf. parágrafo 55 da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016.^[2]

4. Sobre o conceito de dolo, *vide* por exemplo João de Matos Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, vol. I, 10.^a ed.m, Livraria Almedina, Coimbra, 2000, págs. 567-589; ou Nuno Manuel Pinto Oliveira, *Princípios de direito dos contratos*, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, págs. 431-434.^[2]

5. Cf. Nuno Manuel Pinto Oliveira, *Princípios de direito dos contratos*, cit., pág. 431.^[2]

6. Cf. Nuno Alexandre Pires Salpico, *Cálculo de danos e equidade*, Livraria Almedina, Coimbra, 2023, págs. 89-93. [📄](#)

7. Cf. considerando n.º 39 da Directiva n.º 2019/104/UE, de 26 de Novembro de 2014: “Os danos na forma de danos emergentes decorrem da diferença de preço entre o que efetivamente foi pago e o que teria sido pago na ausência da infracção”. [📄](#)

8. Cf. parágrafo 63 da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016. [📄](#)

9. Cujo teor é o seguinte: “Os Estados-Membros asseguram que nem o ónus da prova nem o grau de convicção do julgador exigidos para a quantificação dos danos tornem o exercício do direito à indemnização praticamente impossível ou excessivamente difícil [...]”. [📄](#)

10. Cujo teor é o seguinte: “Se for praticamente impossível ou excessivamente difícil calcular com exatidão os danos totais sofridos pelo lesado ou o valor da repercussão a que se refere o artigo anterior, tendo em conta os meios de prova disponíveis, o tribunal procede a esse cálculo por recurso a uma estimativa aproximada, podendo, para o efeito, ter em conta a Comunicação da Comissão (2013/C 167/07), de 13 de junho de 2013, sobre a quantificação dos danos nas ações de indemnização que tenham por fundamento as infrações aos artigos 101.º e 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia”. [📄](#)

11. Sobre o tema, *vide* em especial o acórdão de uniformização de jurisprudência n.º 2/2022, de 5 de Julho de 2021. [📄](#)

12. *Vide*, em especial, as conclusões 23-31 e 32-41 do recurso de revista. [📄](#)

13. Sobre um caso semelhante, *vide* por exemplo Nuno Manuel Pinto Oliveira, “*Toxic torts e causalidade*”, in: *Cadernos da Lex Medicinæ*, n.º 4 — *Nos 30 anos do Centro de Direito Biomédico*, vol. II — *Saúde, novas tecnologias e responsabilidades*, 2019, págs. 395-408. [📄](#)

14. *Vide*, por todos, João de Matos Antunes Varela / José Miguel Bezerra / Sampaio e Nora, *Manual de processo civil*, cit., pág. 502. [📄](#)

15. Em termos mais analíticos, Manuel de Andrade fala “da experiência (das máximas de experiência), do curso ou andamento normal das coisas, da normalidade dos factos (regra da vida: *quod plerumque accidit* [...])” [*Noções elementares de processo civil (nova edição, revista e actualizada pelo Dr. Herculano Esteves)*, Coimbra Editora, Coimbra, 1979, pág. 216]. [📄](#)

16. João de Matos Antunes Varela / José Miguel Bezerra / Sampaio e Nora, *Manual de processo civil*, cit., pág. 501. [📄](#)

17. Cf. artigo 674.º, n.º 3, do Código de Processo Civil: “O erro na apreciação das provas e na fixação dos factos materiais da causa não pode ser objecto de recurso de revista, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa de lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova”. [📄](#)

18. Cf. acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 17 de Outubro de 2019 — processo n.º 1703/16.3T8PNF.P1.S1 —, cuja orientação coincide designadamente com a dos acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 29 de Janeiro de 2014 — processo n.º 208/06.5TBARC.P1.S1 —, de 14 de Julho de 2016 — processo n.º 377/09.2TBACB.L1.S1 —, de 29 de Setembro de 2016 — processo n.º 286/10.2TBLSB.P1.S1 —, de 24 de Novembro de 2016 — processo n.º 96/14.8TBSPS.C1.S1 —, de 19 de Janeiro de 2017 — processo n.º 841/12.6TBMGR.C1.S1 —, de 18 de Maio de 2017 — processo n.º 20/14.8T8AVR.P1.S1 —, de 13 de Novembro de 2018 — processo n.º 9126/10.1TBCSC.L1.S1 —, de 11 de Abril de 2019 — processo n.º

8531/14.9T8LSB.L1.S1 — ou de 24 de Outubro de 2019 — processo n.º 56/14.9T8VNF.G1.S1. 

19. Criticando contudo a limitação da competência do Supremo Tribunal de Justiça aos casos de evidente ou de manifesta ilogicidade, *vide* por todos Miguel Teixeira de Sousa, “O controlo das presunções judiciais pelo Supremo Tribunal de Justiça”, in: *A revista*, n.º 1 — Janeiro / Junho de 2022, págs. 41-56 — completando e desenvolvendo os argumentos deduzidos, p. ex., em “Presunções judiciais e competência (decisória) do Supremo Tribunal de Justiça” (5 de Setembro de 2014), in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2014/09/presuncoes-judiciais-e-competencia.html> > ou em comentários aos acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Dezembro de 2015 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2016/02/jurisprudencia-289.html> >], de 14 de Julho de 2016 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2016/12/jurisprudencia-506.html> >]; de 15 de Setembro de 2016 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2017/01/jurisprudencia-522.html> >]; de 12 de Janeiro de 2017 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2017/05/jurisprudencia-618.html> >]; de 9 de Fevereiro de 2017 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2017/06/jurisprudencia-639.html> >]; de 18 de Maio de 2017 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2017/11/jurisprudencia-740.html> >]; de 7 de Março de 2019 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2019/07/jurisprudencia-2019-64.html> >]; de 17 de Outubro de 2019 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2020/03/jurisprudencia-2019-202.html> >]; ou de 24 de Setembro de 2020 [in: WWW: < <https://blogippc.blogspot.com/2021/04/jurisprudencia-2020-185.html> >]. 

20. Cf. conclusões 42-45 do recurso de revista. 

21. Cf. conclusões 46-51 do recurso de revista. 

22. Cf. conclusão 49 do recurso de revista. 

23. Cf. acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 1 de Agosto de 2022 — processo C-588/20 — parágrafo n.º 16. 

24. Como se diz no acórdão recorrido, “a Decisão da Comissão [Europeia] ‘*não demonstrou os efeitos concorrenciais reais*’ [do facto imputado] (apenas) por não ser necessário, pois, como aí se referiu, o objectivo anticoncorrencial da conduta [...] ficou provada” 

25. Cf. parágrafo 81 da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016. 

26. Cf. parágrafo 82 da fundamentação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de Julho de 2016. 

27. Cf. conclusão 52 do recurso de revista. 

28. Cf. conclusão 52 do recurso de revista. 

29. Cf. conclusões 52-53 do recurso de revista. 

30. Cf. conclusões 88-92 do recurso de revista. 

31. Cf. conclusões 54-67 do recurso de revista. 

32. Cf. em especial as conclusões 63-67 do recurso de revista. 

33. Cf. em especial as conclusões 68-72 do recurso de revista. [\[2\]](#)
34. Expressão do acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 1 de Agosto de 2022 — processo C-588/20. [\[2\]](#)
35. Cf. conclusões 113 e 114 do recurso de revista. [\[2\]](#)
36. Cf. conclusões 202 a 206 do recurso de revista. [\[2\]](#)
37. A Ré, agora Recorrente, alega ainda a violação do direito de propriedade previsto no artigo 62.º, n.º 1 da Constituição da República Portuguesa, “dado que a interpretação perfilhada pelo Acórdão Recorrido [...] no sentido de que os danos resultantes de infrações por cartel ao direito da concorrência devem ser objeto de presunção judicial a partir da mera constatação do ilícito anticoncorrencial, considerando-se, em paralelo, de ‘impossível’ realização ‘a prova da hipótese contrária’, consubstancia a criação, por via judicial, de um tipo de responsabilidade indemnizatória assente numa presunção de danos não afastáveis por prova em contrário, que é lesiva do direito de propriedade da Recorrente – como de qualquer outra pessoa jurídica colocada na mesma situação da Recorrente” (conclusão 206 do recurso de revista). [\[2\]](#)
38. Em rigor, as presunções judiciais cedem perante *contraprova* (cf. artigo 346.º do Código Civil). pelo que não seria sequer necessário ilidi-la, fazendo-a ceder perante *prova em contrário* (cf. artigo 350.º, n.º 2, do Código Civil). [\[2\]](#)
39. Cf. conclusões 1118-141 do recurso de revista. [\[2\]](#)
40. Cf. facto dado como não provado sob a alínea f). [\[2\]](#)
41. Expressão do acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 16 de Fevereiro de 2023 — C-312/21. [\[2\]](#)
42. Cf. conclusões 152-162 do recurso de revista. [\[2\]](#)
43. Cf. artigos 12.º-16.º da Directiva 2014/104/UE, de 26 de Novembro de 2014, e artigos 8.º-9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho. [\[2\]](#)
44. Cf. conclusões 167-177 do recurso de revista. [\[2\]](#)
45. Cf. conclusões 178-180 do recurso de revista. [\[2\]](#)
46. Cf. conclusões 181-182 do recurso de revista. [\[2\]](#)
47. Cf. conclusões 183-187 do recurso de revista. [\[2\]](#)
48. Cf. acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025 — processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1. [\[2\]](#)
49. Cf., designadamente os acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 14 de Março de 2019 — processo n.º 9913/15.4T8LSB.L1.S1 —, de 14 de Janeiro de 2021 — processo n.º 644/12.8TBCTX.L1.S1 —, de 10 de Fevereiro de 2022 — processo n.º 12213/15.6T8LSB.L1.S1 —, de 17 de Fevereiro de 2022 — processo n.º 2712/18.3T8PNF.P1.S1 —, de 29 de Março de 2022 — processo n.º 640/13.8TVPR.T.P2.S1 —, de 21 de Abril de 2022 — processo n.º 96/18.9T8PVZ.P1.S1 —, de 20 de Junho de 2023 — processo n.º 2833/17.0T8CBR.C1.S1 —, de 12 de Outubro de 2023 — processo n.º 571/22.0T8GRD.C1.S1 —, de 12 de Outubro de 2023 — processo n.º 1969/19.7T8PTM.E1.S1 —, de 16 de Novembro de 2023 — processo n.º

1019/21.3T8PTL.G1.S1 —, de 27 de Novembro de 2024 — processo n.º
1928/21.0T8GMR.G1.S1 — ou de 16 de Janeiro de 2025 — processo n.º
946/20.0T8CSC.L1.S1. [☐](#)

50. Cf. acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2025— processo n.º
54/19.6YQSTR.L1.S1. [☐](#)

51. Sobre os princípios relativos à *compensatio lucri cum damno*, vide, por todos, Paulo Mota Pinto, *Interesse contratual negativo e interesse contratual positivo*, Coimbra Editora, Coimbra, 2008, págs. 710-803. [☐](#)

52. Sobre a concretização dos princípios relativos à *compensation lucri cum damno* através dos artigos 8.º e 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, vide por exemplo Nuno Alexandre Pires Salpico, *Cálculo de danos e equidade*, cit., págs. 103-104. [☐](#)

53. Cf. artigo 342.º, n.º 2, do Código Civil — cujo resultado corresponde ao segmento final do artigo 8.º, n.º 1, da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho (“... cabendo-lhe o respectivo ónus da prova...”). [☐](#)

54. Cf. conclusões 188-192 do recurso de revista. [☐](#)

55. Como constataam António Santos Abrantes Geraldès / Paulo Pimenta / Luís Filipe Pires de Sousa, anotação ao artigo *Código de Processo Civil anotado*, vol. I — *Parte geral e processo de declaração (artigos 1.º a 702.º)*, Livraria Almedina, Coimbra, 2018, págs. 728-730 (729). [☐](#)

56. Expressão de António Santos Abrantes Geraldès / Paulo Pimenta / Luís Filipe Pires de Sousa, anotação ao artigo *Código de Processo Civil anotado*, vol. I — *Parte geral e processo de declaração (artigos 1.º a 702.º)*, cit., pág. 729. [☐](#)

57. José Alberto dos Reis, anotação aos artigos 660.º e 661.º, in: *Código de Processo Civil anotado*, vol. V — *Artigos 658.º a 720.º*, Coimbra Editora, Coimbra, 1984 (reimpressão), págs. 48-71 (70-71). [☐](#)

58. José Alberto dos Reis, anotação aos artigos 660.º e 661.º, in: *Código de Processo Civil anotado*, vol. V — *Artigos 658.º a 720.º*, cit., pág. 71. [☐](#)

59. Cf. conclusão 193 do recurso de revista. [☐](#)

60. Cf. conclusões 193-196 do recurso de revista. [☐](#)

61. Cf. facto dado como provado sob a alínea dddddd). [☐](#)

62. Cf. conclusões 197-2021 do recurso de revista. [☐](#)

63. Cf. acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 13 de Julho de 2006 — parágrafo 100. [☐](#)

64. Cf. Adriano Vaz Serra, “Obrigação de indemnização (Colocação. Fontes. Conceito e espécies de dano. Nexo causal. Extensão do dever de indemnizar. Espécies de indemnização). Direito de abstenção e de remoção”, in: *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 84 (Março de 1959), págs. 5 ss. (249) — deduzindo do acórdão de uniformização de jurisprudência n.º 4/2002, de 9 de Maio de 2002, uma reabilitação do critério de Vaz Serra de que “[o] lesado tem direito aos juros da quantia concedida como indemnização, contados da data tomada pela sentença [ou pelo acórdão] como base para o cálculo da mesma indemnização”, Nuno Manuel Pinto Oliveira, “Obrigação de indemnizar e mora do devedor — anotação ao acórdão de uniformização de

jurisprudência nº 4/2002, de 9 de Maio", in: *Cadernos de Direito Privado*, n.º 1, Janeiro-Março de 2003, págs. 41-51, e Ana Taveira da Fonseca, *Teoria geral das obrigações*, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2024, pág. 238. [☞](#)

65. Cf. artigos 4.º, n.º 2, *in fine*, e 6.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho. [☞](#)