



Proc. n.º 56/19.2YQSTR

Sumário:

I - Da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016, proferida no Processo AT 39824 – Camiões, resulta que as práticas restritivas da concorrência envolveram, para além de trocas de informações comerciais sensíveis, acordos entre as empresas concorrentes para aumentar os preços brutos dos camiões médios e pesados.

II - O art. 349.º do CC permite ao julgador recorrer a presunções judiciais, nos casos em que é admitida a prova testemunhal (art. 351.º do CC), autorizando-o a retirar ilações de factos conhecidos para considerar provados factos desconhecidos.

III - Não viola as regras do direito probatório o tribunal recorrido ter inferido que esses acordos provocaram um aumento do preço dos camiões transaccionados, levando em consideração, entre outras circunstâncias, o período alongado em que a infracção foi cometida, a área geográfica, a elevada quota de mercado das empresas envolvidas, a intencionalidade e a falta de substituíbilidade do produto.

IV - Afigura-se plausível, de acordo com as regras da experiência comum, considerar que os acordos explícitos firmados entre as empresas concorrentes tiveram consequências práticas, que vieram a ser implementados no mercado e que influenciaram os preços de aquisição dos camiões médios e pesados.

V - O recurso à estimativa judicial prevista pelo art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, parte do pressuposto que se encontra demonstrada a existência de um dano decorrente da violação do direito da concorrência (que corresponde, in casu, ao sobrecusto da aquisição dos camiões), mas que, de acordo com a prova disponível, se mostra praticamente impossível ou excessivamente difícil fixar o seu valor exacto.

VI - Para que o direito à indemnização, por violação das leis da concorrência, venha a ter tradução prática e o lesado seja ressarcido dos prejuízos causados, o art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, admite que o dano possa ser calculado por estimativa aproximada, de acordo com critérios de equidade, quando os meios de prova disponíveis tornem praticamente impossível ou excessivamente difícil a sua quantificação.

VII - Nestes casos, existe mora do devedor, independentemente de interpelação, por estar em causa uma obrigação de indemnização decorrente da prática de facto ilícito (art. 805.º,



n.º 2, al. b), do CC) e por a falta de liquidez decorrer de comportamentos de ocultação e de dissimulação assumidos pelas empresas que participaram nos acordos colusórios destinados ao aumento do preço dos camiões (art. 805.º, n.º 3, primeira parte, do CC).

VIII - Nestas acções de indemnização, por violação do direito da concorrência, o prazo de prescrição de 5 anos dos juros de mora inicia-se com a publicação da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões), data em que se deve presumir que o lesado teve conhecimento da infracção, das empresas envolvidas e danos causados pelos acordos colusórios.

Acordam os juízes que integram a secção da propriedade intelectual, concorrência, regulação e supervisão do Tribunal da Relação de Lisboa

I - RELATÓRIO:

“[ATL].”, com sede ..., instaurou acção declarativa, sob a forma de processo comum, contra “[CTO]”, com sede em ..., pedindo a sua condenação no pagamento da quantia de € 12 381,84, acrescida de juros de mora vencidos e vincendos até integral pagamento.

*

A ré “[CTO]” apresentou contestação, na qual se defendeu por impugnação e por excepção, sustentando a prescrição do direito e dos juros de mora que a autora pretende fazer valer com a presente acção.

*

Após a realização de audiência de julgamento, mediante sentença proferida no dia 22-07-2024, que aqui se dá por integralmente reproduzida para todos os efeitos legais, o Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão julgou a acção parcialmente procedente e, em consequência, condenou a ré “[CTO]” a pagar à autora “[ATL].”, as seguintes quantias:

--€ 2 127,73, acrescida de juros de mora desde 01-04-2014 até integral e efectivo pagamento;



--€ 1 700, acrescida de juros de mora desde 07-01-2011 até integral e efectivo pagamento;

*

A ré “[CTO]” interpôs recurso da sentença, que terminou com a apresentação das seguintes conclusões:

“1. A ação onde veio a ser proferida a decisão recorrida insere-se no que comumente se designa private enforcement, ou seja, ações em que alegados lesados pretendem ser ressarcidos por danos provocados por infrações ao direito da concorrência.

2. Os vícios de raciocínio e de análise em que o Tribunal a quo incorre na decisão recorrida relativamente aos factos que fez constar das alíneas x) e y) dos “Factos Provados” parecem decorrer de uma construção feita relativamente à natureza e objetivos das ações de indemnização por danos decorrentes de infrações ao direito da concorrência.

3. A ideia que perpassa ao longo da sentença recorrida é que as ações de indemnização por danos decorrentes de infrações ao direito da concorrência funcionarão como que um segundo nível da sanção administrativa/contraordenacional aplicada a um infrator.

4. A ora recorrente contesta frontalmente que o referido papel legítimo interpretações que em tudo violam o quadro legal aplicável, nomeadamente em sede de ónus da prova e sua repartição, gerando soluções contrárias ao mesmo, que, para além do mais, são gravemente lesivas dos direitos de defesa das demandadas nas referidas ações, in casu, a ora recorrente.

5. No Acórdão do TJUE de 10.11.2022, proferido no processo n.º C-163/21 – o mesmo a que o Tribunal a quo recorre para ilustrar a “participação privada na sanção pecuniária”, o TJUE afirma também, de forma cristalina, que “a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva 2014/104 não pode conduzir a que as demandadas no processo principal substituam os demandantes na tarefa que lhes incumbe de demonstrar a existência e a extensão do prejuízo sofrido”.

6. Nos autos onde sobe o presente recurso, se é certo que o Tribunal a quo não exigiu à ora recorrente que se substituísse à Autora, ora recorrida, na tarefa de demonstrar a existência de qualquer prejuízo, a verdade é que dispensou a recorrida, da tarefa, que o TJUE de forma clara entende que a esta incumbe, ou seja, “demonstrar a existência e a extensão do prejuízo sofrido”.



7. A Autora, ora recorrida, não carrou para os autos qualquer documento apto a demonstrar que sofreu qualquer alegado prejuízo. Nem a Decisão nem o Relatório económico que a recorrida juntou têm essa virtualidade.

8. Não obstante, o Tribunal a quo decidiu substituir-se à Autora, fazendo-o com recurso a uma presunção judicial para, a partir daí formar a sua errada convicção, aplicando como standard de prova a teoria da probabilidade prevalecente, com o único e exclusivo propósito de suprir a total falta de prova ou, sequer, de alegação que à recorrida incumbia.

9. A Decisão não dá como provados os efeitos da conduta nela sancionada invocados pela Autora recorrida, nem tão pouco dá como provado qualquer efeito anticoncorrencial da prática sancionada na Decisão, como a Comissão Europeia deixa claro no Considerando (82) da referida Decisão.

10. Como nesta parte bem se fez constar da sentença recorrida, a Decisão não dá como provada os efeitos da conduta nela sancionados invocados pela recorrida, nem dá como provada a implementação dos acordos nem, acrescenta a ora recorrente dá como provado qualquer efeito anticoncorrencial da prática sancionada na Decisão, como resulta claro do Considerando (82) da Decisão

11. De igual modo o Tribunal a quo foi perentório ao decidir que “a A. não fez prova do montante dos prejuízos sofridos – cf. alínea c) dos factos não provados.”

12. A este propósito, veja-se o que vem referido no §57 do Acórdão proferido no processo C-312/21, o TJUE: “[c]om efeito, 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”.

13. Examinados os autos e o que neles se passou, resulta patente que a Autora, ora recorrida, não recorreu, ou fez qualquer tentativa de recorrer, aos amplos meios de prova facultados pelo artigo 5.º da Diretiva Danos.

14. Apesar da inexistência de prova de qualquer facto em que a recorrida pudesse assentar a sua pretensão, o Tribunal a quo, ao arrepio da jurisprudência supra citada, acabou por premiar essa inércia da Autora recorrida, e considerou provados os factos descritos nas alíneas x) e y) dos “Factos provados”, recorrendo para o efeito a uma inadmissível presunção judicial assente apenas na Decisão.



15. Para o Tribunal a quo, em ações de indemnização por danos emergentes de infrações ao direito da concorrência sancionadas por uma decisão da Comissão Europeia (e, pela mesma ordem de razões, por uma decisão definitiva de uma Autoridade da Concorrência), mesmo que a decisão em causa não aprecie os efeitos da conduta sancionada, por se tratar de uma infração por objeto ou por objetivo, ainda assim, a mera apresentação de uma cópia dessa decisão, desacompanhada de qualquer alegação relevante ou qualquer outro elemento de prova, (já que com os Relatórios económicos que juntou aos autos a recorrida pretendia demonstrar o montante de um alegado sobrecusto), foi suficiente para o Tribunal a quo considerar que existiu dano, socorrendo-se para o efeito de uma presunção judicial, mesmo que tal presunção não seja admissível, como in casu sucede.

16. A conclusão anterior é naturalmente inadmissível e, por si só, deveria ter levado a Tribunal a quo a ponderar mais cuidadosamente a análise que desenvolveu ao longo da sentença recorrida, já que vai totalmente ao arrepio, quer das normas da Diretiva Danos, quer das normas consagradas na Lei de Transposição, quer, ainda, da jurisprudência do TJUE.

17. Por força do efeito vinculativo das decisões da Comissão Europeia sobre acordos, decisões ou práticas ao abrigo dos artigos 101.º ou 102.º do TFUE, consagrado no art. 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16-12-2002, tais decisões da Comissão Europeia constituem presunção inilidível da prática dos atos sancionados nas mesmas.

18. Nos termos do art 7.º, n.º 1, da Lei de Transposição “[a] declaração pela Autoridade da Concorrência, através de decisão definitiva, ou por um tribunal de recurso, através de decisão transitada em julgado, da existência de uma infração ao direito da concorrência constitui presunção inilidível da existência, natureza e âmbito material, subjetivo, temporal e territorial dessa infração, para efeitos da ação de indemnização pelos danos dela resultantes”.

19. Tanto a Diretiva Danos, no seu art. 17.º, n.º 2, como a Lei de Transposição, no seu art. 9.º, n.º 1, consagram uma presunção juris tantum de danos, não aplicável ratione temporis ao caso sub judice.

20. Ora, as referidas presunções de danos careceriam de qualquer sentido, caso se entendesse que uma decisão da CE ou de uma AdConcorrência, por si só e desacompanhadas de qualquer outro elemento probatório, seriam suficientes para demonstrar também os danos que infrações ao direito da concorrência possam provocar.



21. Para além do Acórdão do TJUE a que se fez referência na Conclusão 12, atente-se também no Acórdão proferido no processo n.º C-163/21, onde o TJUE esclareceu, de forma clara, que incumbe à Demandante “demonstrar a existência e a extensão do prejuízo sofrido”.

22. Recaindo o ónus da prova do dano sobre uma Demandada – como in caso sucede – era à recorrida que cabia alegar e demonstrar a factualidade que suportasse a sua pretensão – o que não foi feito –, não podendo por isso o Tribunal a quo substituir-se à recorrida para colmatar as suas falhas, como erradamente veio a fazer.

23. Foi exatamente isso – substituir-se à inércia da Autora, ora recorrida, relativamente aos seus ónus de alegar e de provar os pretensos danos que diz ter sofrido – que o Tribunal a quo fez na sentença recorrida máxime ao considerar provados os “factos” constantes das alíneas x) e y) dos “Factos Provados”.

24. A sentença recorrida incorre, por isso, em manifesto erro de julgamento, além de ter violado frontalmente as normas de repartição do ónus da prova e da satisfação deste ónus por uma Demandante, designadamente, os artigos 5.º e 17.º da Diretiva Danos, pelo que o ónus da prova dos alegados, mas inexistentes, prejuízos incumbia sempre à recorrida, nos termos gerais, designadamente do disposto no artigo 342.º, n.º 1, do CC e dos artigos 9.º e 12.º da Lei de Transposição.

25. Em sede de “Motivação” o Tribunal a quo, relativamente aos factos em apreciação – alíneas x) e y) dos Factos Provados –, afasta, e bem, a aplicação das presunções de dano consagradas na Diretiva Danos e na Lei de Transposição.

26. Mais entendeu o Tribunal a quo que, o standard de prova vigente para ações como a presente, será o da “probabilidade prevalecente”, sublinhado ser “aplicável, quando admissível à luz do direito nacional, o regime das presunções judiciais (artigos 349.º e 351.º, 392.º, do CC; artigo 607.º, n.º 4 e 5, do CPC)”. 27. Ou seja, para dar como provados os factos constantes das alíneas x) e y) do elenco dos Factos Provados e tendo como único contributo probatório da Autora, ora recorrida, a junção aos autos da cópia da Decisão, o Tribunal a quo recorreu a presunções judiciais, com base nas quais fundou a sua errada convicção, aplicando como standard de prova a teoria da probabilidade prevalecente.

28. De facto, o Tribunal a quo presume a existência de dano, como resulta das considerações dos parágrafos 52., 53. e 138., este último a págs. 109 da sentença recorrida.



29. A presunção judicial a que o Tribunal a quo recorreu abrangeu, não apenas o dano, mas, igualmente, a nexo de causalidade – cfr. parágrafo 316 da decisão recorrida.

30. Ao estabelecer a presunção judicial, o Tribunal a quo não fundamentou, minimamente que fosse, como é que, partindo dos elementos que extraiu da Decisão e que elencou na sentença recorrida (os factos base), é possível presumir o dano (facto presumido).

31. A Decisão, não só não apreciou os efeitos anticoncorrenciais, como expressamente declarou que não o fez!

32. A Decisão sancionou uma infração por objeto (ou por objetivo), não por efeito, o que significa que a Comissão não analisou os efeitos potenciais da conduta, não havendo, por conseguinte, qualquer constatação desses alegados efeitos ao longo da Decisão, como aliás, resulta claro dos Considerandos (80) e (82) da mesma.

33. Este Tribunal ad quem, já decidiu, em acórdão de 23-02-2023, que “[a] distinção entre os conceitos de infracção/restricção da concorrência por objecto e por efeito reside, no essencial, na própria natureza e objectivo da conduta; no primeiro caso, provando-se o objectivo anticoncorrencial, não há que verificar os seus efeitos na concorrência; já no segundo caso, não é necessário provar o objectivo anticoncorrencial, impondo-se a demonstração do grau de nocividade para a concorrência”.

34. Em parte alguma da Decisão a Comissão estabeleceu que as condutas investigadas provocaram quaisquer efeitos, nomeadamente quaisquer danos, e, muito menos, qualquer relação causal entre tais condutas e os pretensos danos.

35. Em parte alguma da Decisão a Comissão estabeleceu qualquer relação ou correlação entre a conduta que é objeto da mesma e a determinação dos preços brutos para Portugal e, muito menos, dos preços líquidos aplicados, e, menos ainda, como é que os primeiros se refletem ao longo da cadeia de distribuição dos camiões da ora recorrente em Portugal até se atingir o preço líquido pago pelo adquirente final.

36. É, pois claro que a Decisão não permite estabelecer qualquer presunção de dano ou de nexo de causalidade.

37. O recurso a uma presunção judicial não constitui um meio de suprir a insuficiência probatória da parte onerada com o ónus da prova.

38. Ao caso sub judice não é aplicável qualquer presunção legal de dano, pelo que a ação onde sobe o presente recurso terá de ser decidida à luz das regras gerais da responsabilidade



civil extracontratual, aplicando-se as normas que regem repartição do ónus da prova e desde, logo, o artigo 342.º, n. 1, do CC.

39. Competia, por isso, à Autora, ora recorrida, fazer a prova dos factos constitutivos do direito que invocou, nomeadamente dos factos que permitissem apreciar a verificação dos pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, o que a recorrida não fez.

40. Concretamente no que ao dano diz respeito, impendia sobre a recorrida fazer a prova de que suportou o sobrecusto que alega, já que, como supra referido (e confirmado pelo Tribunal a quo), não beneficiava a recorrida de qualquer presunção legal de dano.

41. Contudo, se referiu já, a recorrida não fez qualquer esforço de alegação e, menos ainda, de prova de qualquer facto em pudesse assentar a demonstração de que sofreu qualquer dano (e não sofreu, insiste-se) ou de qualquer nexo causal entre o comportamento sancionado pela Decisão e tal pretensão dano.

42. Como já decidiu o Supremo Tribunal de Justiça “[a] prova por presunções judiciais, que os arts. 349º e 351º C. Civil permitem, tem como limites o respeito pela factualidade provada e a respectiva correspondência a deduções lógicas e racionalmente fundamentadas naquela”, e “[a]s presunções ou ilações, como meios de prova, não podem eliminar o ónus da prova nem modificar o resultado da respectiva repartição entre as partes”.

43. Na mesma linha, decidiu o Tribunal da Relação do Porto que “[a] falta de prova do facto não pode ser colmatada ou suprida por presunção judicial, pois que, se um facto concreto é submetido a discussão probatória e o julgador o não dá como provado, seria contraditório tê-lo como demonstrado com base em simples presunção”.

44. Assim, o recurso pelo Tribunal a quo a uma presunção judicial de dano e de nexo de causalidade no aludido contexto de total inércia, em termos alegação e de prova por parte da Autora, ora recorrida, revela-se, inadmissível e violador dos arts 342.º, 349.º e 351.º do CC.

45. A sentença recorrida não é suficientemente clara quanto à identificação do “facto conhecido” ou “facto base” de que parte para, aplicando como standard de prova a teoria da probabilidade prevalecente, recorrendo a pretensos “critérios gerais extraídos das regras da experiência comum e de padrões de normalidade e razoabilidade”, inferir que “a conduta sancionada pela Comissão conduziu a preços líquidos de venda à [TTA] e desta à sociedade locadora e, conseqüentemente, à Autora (que pagou o preço de aquisição), de preços superiores àqueles que teriam sido praticados sem a infração”.



46. A linha de raciocínio desenvolvida pela Senhora Juíza a quo parece considerar como facto base certas características que considera estarem associadas à infração sancionada pela Decisão, para, a partir delas inferir a referida conclusão.

47. As referidas características resultarão, no entender do Tribunal recorrido, da própria Decisão, interpretada tendo em conta, não apenas a sua parte dispositiva, mas também à luz de certos Considerandos da mesma.

48. Os arts 1.º e 4.º da parte dispositiva da Decisão, são os únicos abrangidos pelo efeito vinculativo, nos termos do art 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1/2003.

49. Nenhuma outra parte da Decisão, designadamente nenhum Considerando da mesma, tem o referido efeito vinculativo, pelo que a Decisão não eximiu a Autora (...), de acordo com as regras gerais de repartição do ónus da prova, designadamente no art 342.º do CC, do ónus da alegação e da prova dos factos que teria de demonstrar.

50. E, como evidenciado, a Autora (...) para prova do seu pretenso dano apenas se limitou a juntar aos presentes autos a cópia da Decisão, tecendo afirmações sobre a mesma que o Tribunal a quo, naturalmente e bem, desconsiderou na íntegra.

51. Os Tribunais superiores (...), nomeadamente o STJ, têm coerentemente confirmado, que o recurso, por um Tribunal, a uma presunção judicial não elimina o ónus da prova nem modifica o resultado da sua repartição entre as partes.

52. Assim, não podia o Tribunal a quo recorrer a Considerandos da Decisão que extravasam a sua parte dispositiva, para, ao arrepio das regras sobre o ónus da prova e sobre a sua repartição, dar como assentes pretensos factos base, sobre os quais a ora recorrida não produziu qualquer alegação relevante e, muito menos prova, para, a partir deles estabelecer as presunções judiciais que estabeleceu.

53. O juízo de indução feito pelo Tribunal a quo excede os parâmetros que devem balizar o mesmo, tal como definidos jurisprudencialmente, carecendo de lógica e manifestando uma total ausência de “carga forte, precisa, direta e concordante entre o facto conhecido (facto base) e o facto desconhecido (facto presumido)”.

54. A ora recorrente reafirma que a infração, tal como se encontra definida na Decisão, limitou-se, essencialmente, a trocas de informações relativas aos preços brutos, não se tratando de um comportamento consistente numa fixação de preços.



55. Um intercâmbio de informações sobre as listas de preços brutos não equivale a um acordo de fixação de preços, e um intercâmbio de informações sobre os preços brutos não é bastante para provocar, como que automaticamente e em qualquer circunstância, quaisquer efeitos nos preços líquidos de venda dos camiões a qualquer nível da distribuição.

56. A conduta sancionada pela Comissão Europeia não corresponde a um acordo de fixação de preços e em parte alguma a Comissão declara que estes foram de facto aplicados ou que tais supostos entendimentos referidos nos considerandos da Decisão tiveram efeitos no nível dos preços líquidos efetivamente pagos pelos clientes finais.

57. Nos pontos 9) e 10) do Resumo da Decisão publicado no Jornal Oficial da UE de 6 de abril de 2017, não é feita qualquer referência a “fixação de preços”.

58. De igual modo, nenhum dos artigos da parte dispositiva da Decisão – a única, repete-se abrangida pelo efeito vinculativo, nos termos do artigo 16.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1/2003 – contém qualquer referência a “fixação de preços”.

59. Em nenhum dos Considerandos da Decisão a Comissão se refere a “fixação de preços” (“price fixing”).

60. Quanto aos Considerandos (49), (50), (51), (71) e (81) da Decisão, referidos pelo Tribunal a quo, bastará a sua leitura para confirmar que os mesmos se limitam a enunciar as diversas ações que a infração envolveu, designadamente no que respeita às informações trocadas, sem que neles se faça qualquer referência a fixação de preços ou a efeitos da conduta sancionada, nomeadamente ao nível dos preços líquidos ou no que respeita a quaisquer putativos danos.

61. O Tribunal a quo, reconhece que, relativamente aos acordos que erradamente vislumbra referidos na Decisão, esta não refere que eles hajam sido implementados.

62. Ou seja, o Tribunal a quo reconhece expressamente que em parte alguma da Decisão a Comissão considerou demonstrado que, qualquer que fosse a natureza dos entendimentos ou acordos mencionados naquela, tais entendimentos ou acordos foram efetivamente implementados.

63. A falta de demonstração da implementação de tais acordos necessária e inevitavelmente inviabiliza qualquer presunção judicial de dano!

64. Por outro lado, face à constatação feita pelo Tribunal a quo, e na ausência de qualquer outra prova de que os referidos entendimentos ou acordos tenham sido implementados, então impõe-se naturalmente a conclusão de que o Tribunal a quo presume essa implementação.



65. Assim, um facto base fundamental para a presunção judicial de dano – a existência de um entendimento ou acordo com determinada natureza, efetivamente implementado – é afinal ele próprio resultado de uma presunção judicial, só que desta vez sem que se possa descortinar o facto base desta.

66. Como impõe a jurisprudência, para o efeito de se estabelecer uma presunção judicial, o facto conhecido deve ser suficientemente forte, apresentar-se verosímil e credível, sendo insuscetível de objeção, preciso, plenamente definido e concreto, não sendo suscetível de múltiplas interpretações, estando ambos os factos numa relação direta ou de proximidade.

67. Ora, um facto que é, ele próprio, presumido – mal – pelo Tribunal a quo – a existência de um acordo de fixação de preços implementado pelos participantes no mesmo (que, repete-se, nunca existiu nem tal resulta, nem poderia resultar, da Decisão) – não preenche, de forma alguma os requisitos acima enumerados e nele não pode assentar a inferência do Tribunal a quo de que será “altamente provável ou bastante mais provável do que o contrário que a conduta sancionada pela Comissão tenha conduzido preços líquidos de venda aos concessionários e destes às instituições financeiras e, conseqüentemente, à A. de preços superiores àqueles que teriam sido praticados sem a infração”.

68. Fica, assim, patente a falta de lógica das conclusões que o Tribunal a quo retira da Decisão, bem como o facto de estas excederem claramente os parâmetros que um tribunal deve observar nos juízos que faz a fim de estabelecer uma presunção judicial, daí resultando um insanável erro de julgamento e uma flagrante violação do art. 351.º do CC.

69. A conclusão que o Tribunal a quo retira do Guia Prático e do Relatório [LWE]2009 tem falhas graves que irremediavelmente a comprometem.

70. Relativamente ao Guia Prático, como o Tribunal a quo reconhece, a própria Comissão adverte que os resultados deste exercício dev[em] ser objeto de uma interpretação cuidadosa, por se afigurar possível que os cartéis com efeito no mercado beneficiaram de uma maior atenção nos estudos empíricos do que aqueles que não produziram qualquer efeito, o que pode distorcer de certo modo as conclusões extraídas.

71. Já no Relatório [LWE]2009, este afirma, de forma clara que há uma pequena, mas significativa, proporção de cartéis em que não há sobrecusto e que apurar se um cartel em particular integra esta categoria necessitaria de ser explorado caso a caso.



72. Quer a advertência Comissão Europeia acima referida, da necessidade de cuidado na interpretação dos resultados do exercício levado a cabo no Relatório [LWE]2009, quer as afirmações feitas no dito Relatório [LWE]2009, não se reportam apenas à questão da quantificação de um dano cuja produção foi previamente estabelecida, mas abrangem igualmente a apreciação da existência, ou não, de um dano (sobrecusto) em resultado de um cartel.

73. Assim, a análise desenvolvida nos referidos documentos não pode substituir a análise casuística para cuja necessidade o Relatório [LWE]2009 alerta e, muito menos permitir demonstrar o facto base – a existência de uma infração com determinadas características –, a partir da qual o Tribunal a quo poderia presumir qualquer dano.

74. A referida análise casuística teria de ser feita à luz das normas que regem a repartição do ónus da prova, nomeadamente, o artigo 342.º, n. 1, do CC, competindo à Autora, ora recorrida, fazer a prova dos factos constitutivos do direito que invoca.

75. Ao procurar fundar a sua presunção judicial de dano no Guia Prático e no Relatório [LWE]2009 o Tribunal a quo violou, também aqui, as referidas normas, designadamente os artigos 342.º, n. 1, e 351.º, ambos do CC.

76. O Tribunal a quo errou, ainda, na apreciação da prova documental económica carreada pela ora recorrente para os presentes autos, designadamente, o Relatório [JIT] e o Relatório [LWE] 2019.

77. Não resulta do Relatório [LWE] que a qualificação da natureza da infração ali feita tenha resultado de pedido de fabricantes de camiões envolvidos na infração.

78. Como resulta do Relatório [LWE]2019, o pedido dos fabricantes não teve em vista a qualificação da natureza da infração sancionada na Decisão, mas, antes e apenas, a delimitação das condutas a tratar no relatório, excluindo da análise a desenvolver no âmbito do mesmo “a conduta relativa às tecnologias de emissão”, bem como “qualquer das situações adicionais de coordenação e troca de informações que são referidas na Decisão”.

79. Quanto ao relatório [JIC], a leitura do mesmo permite discernir que a análise de efeitos prováveis aí feita toma como ponto de partida a definição da Infração tal como consta da Decisão.

80. Tal como se explica no Relatório [JIC] a infração não é um acordo explícito de preços de transação ou de repartição de mercados, não tem um mecanismo de monitorização de desvios, nem um mecanismo de punição.



81. Face à ausência das referidas características, o ramo da literatura relevante para analisar os efeitos da conduta é o ramo intitulado de “troca de informação entre concorrentes”.

82. Não se trata, assim, de um pressuposto da análise arbitrariamente criado pelo Relatório [JIC], mas sim da qualificação da infração sancionada na Decisão, tal como ela é feita na literatura económica.

83. De resto, não é minimamente crível que se a CE tivesse apurado uma infração com as referidas características (acordo explícito de preços de transação ou de repartição de mercados, com um mecanismo de monitorização de desvios e com um mecanismo de punição), não o deixasse expresso na Decisão.

84. Também a qualificação da natureza da infração feita no Relatório [LWE] de 2019, e as conclusões do mesmo são mero resultado da aplicação da teoria económica à infração tendo em conta a ausência das referidas características.

85. A associação feita pelo Tribunal a quo entre a infração, tal como descrita na Decisão, as características da mesma que o Tribunal a quo vislumbra e a conclusão que a partir delas extrai carece de lógica.

86. A este propósito reitera-se que:

a. A infração, tal como se encontra definida na Decisão, limitou-se, essencialmente, a trocas de informações relativas aos preços brutos, não se tratando de um comportamento consistente numa fixação de preços.

b. A Decisão refere na secção 3, sob o título “Descrição da conduta”, que “os Destinatários trocaram listas de preços brutos e informações sobre preços brutos”, o que afasta a conduta sancionada de um normalmente designado “hard core cartel” de fixação de preços ou de partilha de mercado.

c. Nos pontos 9) e 10) da versão portuguesa do Resumo da Decisão, não se faz qualquer referência a “fixação de preços” (tal como, de resto, sucede com a versão inglesa, cujo texto é o único a fazer fé).

d. Em nenhum dos Considerandos da Decisão a Comissão se refere a “fixação de preços” (“price fixing”)

e. Mesmo na tese do Tribunal a quo, este reconhece que, relativamente aos acordos que (erradamente) vislumbra referidos na Decisão, esta não refere que eles hajam sido



implementados, o que necessária e inevitavelmente inviabiliza qualquer presunção judicial de dano.

87. O Relatório [JIC] e o Relatório [LWE] de 2019, demonstram igualmente que o entendimento do Tribunal a quo quanto à natureza da infração, face à descrição desta na Decisão é incorreto, sendo que a desconsideração, pelo Tribunal a quo de tais relatórios assenta, como também já se demonstrou, numa deficiente compreensão desses documentos pelo Tribunal recorrido.

88. Falece, assim, à partida o primeiro pressuposto da análise desenvolvida pelo Tribunal a quo, de que a partir da Decisão seria possível inferir que a infração teria envolvido acordos explícitos de fixação de preços.

89. Quanto à duração da conduta, importa notar que a sentença recorrida reconhece que na Decisão não existe “evidência de mecanismos de monitorização e punição de desvios”.

90. E, a Decisão também não refere que tenha existido qualquer transparência ao nível dos preços líquidos ou de transação (aqueles efetivamente pagos pelos adquirentes dos camiões e que podiam ter-se traduzido num dano),

91. Ou seja, no que diz respeito à duração da conduta, não pode extrair-se da Decisão dois aspetos essenciais – monitorização e punição de desvios e transparência ao nível dos preços líquidos – para poder aquilatar se, e em que medida, é que a duração da conduta poderia relevar para uma inferência de que a conduta sancionada poderia ter provocado algum dano que, repete-se, não provocou.

92. A sentença também ignora se a infração poderá ter gerado outros tipos benefícios para os intervenientes, justificativos da sua manutenção durante o referido período, como, por exemplo, permitir aos concorrentes conhecer as respetivas ofertas e o posicionamento dos diferentes produtos no mercado ou a introdução do euro.

93. Ou seja, por um lado, verifica-se a ausência de elementos essenciais (monitorização e punição de desvios e transparência ao nível dos preços líquidos) que poderiam sustentar a precipitada conclusão que o Tribunal a quo pretende retirar da duração da infração – sendo que a ausência de monitorização e punição de desvios está expressamente reconhecida na sentença recorrida.

94. A acrescentar ao que antes se referiu, diga-se, ainda, que, o Tribunal a quo desconsidera todo um conjunto de vantagens que, face à descrição da conduta feita na Decisão, é



previsível que possam ter sido auferidas pelos participantes na infração e justificado a duração da mesma.

95. Quanto às considerações tecidas pelo Tribunal a quo sobre a intencionalidade e continuidade, bem como sobre a extensão da conduta e sobre a substituíbilidade do produto, a relevância das mesmas para fundar uma presunção de que a infração teve, no caso, efeitos nos preços de transação é diminuta, sobretudo porque nos presente autos não é acompanhada de qualquer evidência desses efeitos.

96. Em parte alguma da Decisão – reitera-se, único elemento probatório carreado para os autos pela ora recorrida em que o Tribunal a quo pode assentar as suas inferências – a Comissão Europeia estabeleceu qualquer ligação entre preços brutos e preços líquidos, ainda menos, referiu qualquer efeito da infração nos preços líquidos e, menos ainda, mencionou qualquer efeito desta nos preços líquidos praticados nos diversos Estados-Membros, nomeadamente em Portugal.

97. Depois, a questão relevante não é se uma alteração de preços brutos pode ou não suscitar uma alteração nos preços líquidos ou de transação, mas antes saber se um acordo sobre preços brutos e aumentos de preços brutos pode resultar em preços de transação superiores aos que se verificariam na ausência deste acordo.

98. Como conclui o Relatório [JIC], devido à falta de transparência no mercado e à falta de relação direta entre os preços brutos e os preços de transação, é pouco provável que um acordo sobre preços brutos de lista possa ter efeitos nos preços de transação.

99. Como também resulta do Relatório [JIC], não se pode à partida excluir que um acordo sobre preços brutos possa, em abstrato, distorcer os preços de transação fixados, mas tal não se afigura possível em função das características particulares do mercado de camiões médios e pesados e da falta de relação direta e estável entre preços brutos e preços de transação.

100. Como nota o Relatório [JIC], os preços de transação dos camiões [CTO] vendidos em Portugal são negociados bilateralmente com o cliente, o que origina uma situação em que o preço do mesmo camião no mesmo momento de tempo seja distinto.

101. Reitera-se que o ponto de partida das análises no Relatório [JIC] é a infração, tal como descrita na Decisão e que, de qualquer forma, como resulta do Relatório [JIC], a natureza da conduta é completamente irrelevante para analisar a relação entre preços brutos de lista e preços de transação.



102. Ao contrário do que o Tribunal a quo sustenta, não pode o mesmo encontrar na Decisão – único elemento de prova – qualquer respaldo para concluir, como concluiu que “os preços dos veículos vendidos pela [CTO]Portugal à [TTA] foram vendidos por preços superiores àqueles que teriam sido praticados caso não se tivesse verificado a infração, pois, conforme referido, o ‘ponto de partida’ era sempre o preço bruto de lista. Por conseguinte, se esta base estivesse aumentada face àquela que teria sido praticada sem infração os preços líquidos seriam igualmente superiores”.

103. Mais uma vez se constata, também nesta sede, um insanável erro de julgamento pelo Tribunal a quo e uma flagrante violação do artigo 351.º do CC.

104. A aplicação do referido standard de prova a que o Tribunal a quo recorre – a teoria da probabilidade prevalecente – não é arbitrária e deve confinar-se dentro de determinados limites bem definidos na lei e na jurisprudência.

105. À luz da jurisprudência constante, mencionada na presente alegação, mesmo quando o standard de prova a que um Tribunal recorre é o da probabilidade prevalecente (ou “mais provável do que não”) a dúvida do julgador sobre a versão de um facto deve resolver-se julgando esse facto como não provado.

106. É inegável que se demonstra que, pelo menos, se impunha que, no que respeita aos factos enunciados nas alíneas x) e y) dos “Factos provados” da sentença recorrida, a Senhora Juíza a quo ficasse “no estado de dúvida sobre a correspondência de uma afirmação de facto com a verdade ontológica”, dando tais factos como não provados, nos termos do artigo 414.º do CPC.

107. É que a convicção do Tribunal a quo fundou-se exclusivamente na Decisão, sem que a ora recorrida tenha apresentado qualquer outro meio probatório do dano cujo ressarcimento reclama nos autos onde sobe o presente recurso.

108. O estado de dúvida que, no mínimo, a interpretação da Decisão possa gerar é bem ilustrado pelas Decisões de sentido oposto proferidas por este Tribunal ad quem, no que respeita à possibilidade de, a partir da Decisão um Tribunal fundar uma presunção judicial de dano.

109. Refere-se a recorrente ao Ac. proferido por este Tribunal no proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1 e ao Ac., também deste Tribunal, de 12-09-2023, proferido no proc. n.º 12/19.0YQSTR.L1, sendo que neste último, em que estava em causa a Decisão e (também) uma presunção judicial de dano estabelecida a partir dela na sentença aí recorrida, e em que, como ocorre nos autos onde sobe o presente recurso, a ali autora havia apresentado também um relatório



económico, o Tribunal ad quem concluiu que “pelos motivos expostos, os factos provados e demais elementos juntos aos autos não sustentam a conclusão de presunção de dano alcançada.”

110. Ao decidir considerar como provados os factos enunciados nas alíneas x) e y) dos “Factos Provados”, o Tribunal a quo incorreu num erro de julgamento, tendo, nos termos expostos, violado as disposições constates dos artigos 342.º, n.º 1, 349.º e 351.º, todos do CC e do artigo 414.º do CPC.

111. A sentença recorrida aplicou, assim, erradamente as regras de direito probatório, designadamente as respeitantes ao ónus da prova, máxime o disposto nos arts 342.º e ss do CC, devendo, por isso, ser reapreciada a matéria de facto à luz de uma correta afetação desse ónus e com a correta avaliação dos factos alegados pelas partes.

112. Concretizando: foram incorretamente considerados provados pelo Tribunal a quo e devem ser eliminadas do elenco dos “Factos Provados” as als x) e y).

113. O Tribunal a quo entendeu dever estabelecer e aplicar uma espécie de presunção inilidível, porquanto, não só presumiu o dano e o nexó causal, como decidiu ignorar toda a factualidade e toda a prova documental e testemunhal que foi oferecida e produzida pela recorrente a propósito das características do mercado dos camiões, prova essa que visava precisamente impedir, modificar ou extinguir o efeito jurídico do direito invocado pela Autora, ora recorrida, mas que a Senhora Juíza a quo simplesmente ignorou, isto não obstante constar dos Temas da Prova que foram elencados no despacho saneador de fls. com a referência 279773 (cfr. alíneas b) e c) do despacho que elencou os Temas da Prova).

114. Ao não atender a esses factos que foram objeto de discussão em sede de audiência final, e ao não responder a qualquer das questões supra enunciadas, a Senhora Juíza a quo violou o efeito vinculativo do despacho saneador bem como direitos de defesa da ora recorrente, na medida em que impossibilitou a recorrente de, ao menos por esta via, tentar ilidir a presunção de danos que erradamente a Senhora Juíza a quo decidiu ser de aplicar ao caso sub judice.

115. O efeito vinculativo da Decisão encontra-se limitado à parte dispositiva, ou seja, no que se refere à “existência, natureza e âmbito material, subjetivo, temporal e territorial” da infração, como resulta do artigo 7.º, n.º 1, da Lei de Transposição, reproduzindo-se aqui o que a este propósito já foi dito na presente alegação evitando-se assim repetições desnecessárias.

116. Significa isto que a Decisão não pode servir de meio de prova para demonstrar mais do que isso, ou seja, que a Ré, ora recorrente, foi sancionada juntamente com diversos outros



Fabricantes de Camiões - ... - por práticas “colusórias sobre preços e aumentos de preços brutos no EEE para camiões médios e pesados; e no momento e repercussão de custos com a introdução de tecnologia e emissões para camiões médios e pesados requerida pelos standards EURO 3 e EURO 6”, traduzidas numa “infração aos artigos 101.º do TFUE e artigo 53.º do Tratado do EEE durante os períodos indicados”, na circunstância de “17 de Janeiro de 1997 até 18 de Janeiro de 2011”; matéria de facto esta que se encontra já refletida nas alínea b) dos “Factos Provados”.

117. Decisão essa que pelas razões constantes da presente alegação não tem a virtualidade de, por si só, servir de prova para os factos que constam das alíneas x) e y) dos Factos Provados que o Tribunal a quo entendeu – mal – terem resultado provados.

118. A recorrente pretende também que este Tribunal ad quem proceda à modificação do elenco dos Factos Provados, mais precisa e concretamente, que sejam alteradas para não provadas as alíneas x) e y) dos Factos Provados.

119. Os identificados factos – alíneas x) e y) dos Factos Provados – foram considerados provados pelo Tribunal a quo apenas com base numa injustificada e infundada presunção judicial de danos e sem qualquer prova que os suporte.

120. A factualidade que consta das alíneas x) e y) do elenco dos Factos Provados têm uma importância absolutamente crucial, na medida em que foi essencialmente, se não mesmo exclusivamente, naqueles factos que a Senhora Juíza a quo entendeu e decidiu – mal – que existiam danos.

121. Para fundamentar o que fez constar das alíneas x) e y) do elenco dos Factos Provados a Senhora Juíza a quo referiu o seguinte:

“22. Estes factos foram extraídos de uma fotocópia da Decisão da Comissão proferida em 19.07.2016, versão definitiva e na língua oficial, que se mostra junta aos autos como anexo do parecer económico elaborado a pedido da Ré pela [JIT], designado por “Uma análise económica dos efeitos prováveis da conduta anticoncorrencial nos mercados dos camiões médios e pesados em Portugal”, de 12.01.2021 – cf. ref.^a 48375, doc. 2., de 12.01.2021. Optou-se por esta versão em detrimento da versão da decisão da Comissão junta pela Autora com a petição inicial uma vez que esta é uma versão provisória (cf. doc. 1 da petição inicial).

23. A fotocópia referida e considerada não está certificada. Contudo, dão decore da lei qualquer exigência especial em termos de certificação, tanto mais que a decisão, na versão



aqui considerada em inglês, está publicada na página da Comissão (cf. 39824_8750_4.pdf (europa.eu)). Por conseguinte, não tendo sido impugnada a sua exatidão, considera-se que corresponde ao original (cf. artigo 368.º do CC).

122. A resposta que foi dada pelo Tribunal a quo às alíneas x) e y) dos Factos Provados resultou apenas e só da análise feita ao teor da Decisão e aos factos dela resultantes, com recurso ao standard de prova consubstanciado na teoria da probabilidade prevalecente, ignorando a Senhora Juíza a quo a ausência de alegação e prova, ou sequer de qualquer tentativa de prova, por parte da ora recorrida.

123. Analisada a prova documental e testemunhal que foi produzida pelas partes, fazendo-o à luz do disposto no artigo 483º do CC, conclui-se pela necessidade deste Tribunal ad quem proceder à modificação do elenco dos Factos Provados, alterando para não provado o que consta das alíneas x) e y) dos Factos Provados.

124. De facto, compulsados os autos onde sobe o presente recurso sempre se impõe concluir que, apesar da cópia da Decisão e até dos Relatórios económicos que a Autora, ora recorrida, juntou aos autos, destinados a tentativamente demonstrar e quantificar o alegado (mas inexistente) dano, a verdade é que qualquer dos ditos meios de prova não tem a virtualidade de demonstrar a existência do dano e,

125. Da prova testemunhal produzida pela recorrida não resultou qualquer evidencia, ou sequer indício de prova suscetível de levar o Tribunal a quo a dar como provados os factos constantes das alíneas x) e y) do elenco dos Factos Provados.

Antes pelo contrário.

126. Com efeito, nas declarações de parte que prestou em sede de audiência final, na sessão que teve lugar no dia 15-09-2023, o legal representante da recorrida, [ATM], (que, além de ter fundado a sociedade em 2001, e além de se manter sócio-gerente da mesma é quem trata da compra de todos os camiões, incluindo os camiões da marca [CTO] referidos nos autos onde sobe o presente recurso), quando lhe foi perguntado se teve alguma perceção de alteração dos preços dos camiões desde que começou a sua atividade – em 2001 – referiu entre os minutos 00:09:16:8 e 00:09:54:5, do ficheiro áudio n.º 20230915102918, que os preços estão sempre a alterar uma vez para baixo outras vezes para cima.

127. E, no depoimento prestado pela única testemunha da recorrida, [MNE] (na sessão de julgamento que teve lugar também no dia 15 de setembro de 2023) nada foi referido, mesmo



que indiciariamente, que seja suscetível de levar à conclusão (i) que a prática descrita na Decisão conduziu a que os preços dos veículos referidos nos autos fossem superiores àqueles que teriam sido praticados na ausência de infração, (ii) que esse alegado mas inexistente aumento teria sido refletido quer pela [CTO]Portugal quer pelos concessionários, in casu pela [TTA], nos preços que foram pagos pelos veículos referidos nos autos, ou (iii) que os montantes que a Autora recorrida despendeu com a aquisição dos ditos veículos foram superiores aos que teria pago na ausência de infração.

128. In casu é patente e manifesto que a recorrida – parte onerada com o ónus da prova – não demonstrou, fosse por que forma fosse, que a hipótese fáctica visada encontrava confirmação positiva nos meios de prova que apresentou, em realidade nenhuns, para além da cópia da Decisão.

129. Mesmo assim, a Senhora Juíza a quo entendeu e decidiu – mal e ao arrepio do que a lei consente – ignorar essa total ausência de prova e, assim, substituir-se à recorrida.

130. Por total falta de adesão à realidade e ao que nos autos se passou, não podia a Senhora Juíza a quo ter invocado e menos ainda aplicado ao caso sub judice a teoria da probabilidade prevalecente.

131. Não tendo a Autora, ora recorrida, produzido qualquer prova sobre os alegados danos, a prova da factualidade que o Tribunal a quo – mal – veio a considerar nas alíneas x) e y) dos Factos Provados resultou apenas e só do entendimento errado da Senhora Juíza a quo no sentido de que o dano se presume e, consequentemente, o nexo causal também.

132. Contudo, como se evidenciou nesta alegação, nem o dano nem o nexo causal se presumem, legal ou judicialmente.

133. Atentando nas declarações de parte prestadas pelo legal representante da recorrida ou, se assim se não entender, atendendo à total ausência de prova pela dita recorrida, impõe-se, como se requer, que sejam alteradas para não provadas as alíneas x) e y) dos Factos Provados.

134. De qualquer forma e sempre, mesmo que assim se não entendesse, (...) e mesmo sabendo que o ónus da prova não era seu, a recorrente produziu prova testemunhal e documental – Relatório [JIC] e Relatório [LWE]2009 – bastante que infirma completamente as conclusões da Senhora Juíza a quo relativamente aos factos constantes das alíneas x) e y) dos Factos Provados, o que conduz também à mesma conclusão, ou seja, à alteração para “Não Provados” os factos que constam das mencionadas alíneas x) e y) dos Factos Provados.



135. Mal andou, pois, a Senhora Juíza a quo ao ter desconsiderado completamente quer o depoimento da testemunha da recorrente, [MOT] quer os Relatórios [JIT] e [LWE].

136. Para a eliminação das alíneas x) e y) do elenco dos Factos Provados e inclusão das mesmas em sede de Factos Não Provados, veja-se o depoimento da testemunha da recorrente [MOT] gravado no ficheiro áudio n.º 20231116104215 entre os minutos 00:04:12.0 e 00:04:27:5, bem como entre os minutos 01:02:26:9 e 01:33:25:8, depoimento que se encontra transcrito no corpo desta alegação entre a pág. 108 e a pág. 122, que aqui se dá por integralmente reproduzido.

137. Face à total ausência de prova impõe-se a alteração para não provado o que consta das alíneas x) e y) dos Factos Provados.

138. Igual sorte merece a alínea d) dos Factos Não Provados de onde se impõe seja eliminada e incluída no elenco dos Factos Provados, porquanto,

139. Como a recorrente salientou na contestação que apresentou nos autos onde sobe o presente recurso, não é credível nem sequer plausível sugerir que uma empresa que se dedica ao transporte rodoviário de mercadorias, dentro e fora do território nacional, não considere nos custos da sua atividade o preço que paga pelos veículos que adquire destinados ao exercício dessa atividade no preço de venda dos serviços que presta aos seus clientes.

140. As regras meridianas da experiência sempre impõem a conclusão de que a ora recorrida ao recuperar, através dos preços que cobra aos seus clientes todos os custos decorrentes da sua atividade comercial, neles se incluindo também o custo fixo com a aquisição dos camiões que afeta ao exercício do seu comércio, com todas as componentes em que este se possa decompor, sempre terá de ter repercutido nos seus clientes qualquer eventual sobrecusto que pudesse ter suportado, ou pelo menos parte dele, que em realidade não suportou, como foi dito pela sua legal representante.

141. Os camiões são indiscutivelmente o principal instrumento que permite à recorrida, como a qualquer empresa que se dedica ao transporte de mercadorias, exercer a sua atividade comercial, não podendo, por isso, o Tribunal a quo ignorar que o custo com a aquisição desses veículos é necessariamente incorporado no preço determinado pela recorrida para a prestação dos seus serviços aos seus clientes.

142. Isto mesmo resultou também do depoimento do legal representante da recorrida, [ATM], na sessão de julgamento do dia 15-09-2023, registado entre os minutos 00:10:32.2 e 00:12:25.0, do Ficheiro áudio n.º 20230915102918, nos termos do qual, e em síntese, referiu que a recorrida define/fixa os preços que vai cobrar aos seus clientes pelos serviços que lhes presta



tendo em consideração (i) a remuneração que paga ao motorista, (ii) o custo dos combustíveis, (iii) o preço que despende com a aquisição do seu principal instrumento de trabalho, ou seja, os camiões, (iv) o preço que paga pelos seguros e “o resto das coisas”.

143. E, como referiu o Senhor [ATM] no minuto 00:12:25.0, do Ficheiro áudio n.º 20230915102918, se o cliente estiver ali a dizer “ah, só posso pagar isto”. Eu faço as minhas contas e não chega, não ... não posso pôr o carro. Vou-lhe dizer ... “tem que ... ou paga-me mais ou não ponho o carro”.

144. Salvo melhor entendimento, resultou demonstrado nos autos que a recorrida, como qualquer empresa comercial que visa o lucro, repercutiu nos seus clientes qualquer eventual dano que pudesse ter sofrido, e não sofreu, com a aquisição dos camiões a que referência é feita nos autos onde sobe o presente recurso.

145. Atente-se, também, nos esclarecimentos que foram prestados pelo Senhor Perito, Dr. [LLT], na sessão de julgamento que teve lugar no dia 15 de setembro de 2023, designadamente o que referiu entre os minutos 00:07:59.0 e 00:09:15.0 do Ficheiro áudio n.º 20230915110743.

146. As regras de experiência sempre impõem a conclusão de que, na situação apurada nos autos, a Autora, ao recuperar, através dos preços que cobrou aos seus clientes, os seus custos, incluindo o custo (fixo) com a aquisição dos camiões, com todas as componentes em que este se possa decompor, teria sempre repercutido nos seus clientes qualquer sobrecusto que pudesse ter suportado (que não suportou).

147. Acrescente-se, ainda, que, a recorrente não pode deixar de manifestar a sua estranheza pela dualidade de critérios adotada pelo Tribunal a quo já que, para considerar a repercussão do sobrecusto ao longo da cadeia de comercialização dos camiões até à aquisição destes pela Autora, a Senhora Juíza a quo recorreu às regras da experiência, mas a jusante daí, e como que por um passe de magia, o efeito dessas mesmas regras esvaiu-se por completo.

148. Desta forma, impõe-se, também, concluir que relativamente ao facto enunciado na alínea d) dos “Factos Não Provados” a sentença recorrida enferma de manifesto erro de julgamento, assentando numa injustificada e inadmissível dualidade de critérios que, deve, por isso, ser modificada por este Tribunal ad quem eliminando do elenco dos Factos Não Provados o que consta da referida alínea d) e incluindo-a no elenco dos Factos Provados.

149. Não sendo no caso dos autos aplicável qualquer presunção legal de dano, nem tão pouco podendo o Tribunal a quo estabelecer uma presunção judicial desse dano a partir da



Decisão, é forçoso concluir que o caso sub judice terá de ser decidido à luz das regras gerais da responsabilidade civil extracontratual, aplicando-se as normas que regem repartição do ónus da prova e desde, logo, o artigo 342.º, n. 1, do CC.

150. Enquanto ação em que a recorrida reclama pretensos danos emergentes de uma conduta alegadamente ilícita, o enquadramento normativo aplicável, é, desde logo, o contido no artigo 483.º do CC, não se aplicando as disposições de natureza substantiva da Diretiva Danos.

151. De entre os referidos pressupostos, e sem nada conceder quanto aos demais, dois há em cuja apreciação a sentença recorrida manifestamente errou, a saber: (i) o dano e (ii) o nexo de causalidade.

152. Como a ora recorrente já demonstrou cabalmente na presente alegação a fundamentação que levou o Tribunal a quo a julgar erradamente provados os factos elencados nas alíneas x) e y) dos “Factos Provados” assentou numa presunção judicial do dano, que o Tribunal incorretamente estabeleceu fruto de uma errada interpretação da Decisão.

153. Como também se demonstrou nesta alegação, é inadmissível, que o Tribunal a quo estabeleça uma presunção judicial de dano, incorrendo em manifesto erro de julgamento e violando as disposições de direito probatório aplicáveis, nomeadamente as que regulam o ónus da prova e a sua repartição, concretamente os preceitos dos arts 342.º, n.º 1, e 351.º do CC, e do art 414.º do CPC, impondo-se, como a ora recorrente concluiu, que os factos em questão sejam considerados como não provados.

154. Resulta, assim, da prova produzida nos autos que o pressuposto básico da responsabilidade civil extracontratual, ou seja, o dano se deve dar como não verificado na ação onde sobe o presente recurso.

155. Não se encontrando provado qualquer dano provocado na esfera jurídica da Autora, ora recorrida, pela infração descrita na Decisão, a ação necessariamente terá de improceder,

156. No que diz respeito à quantificação do alegado mas inexistente dano, importa recordar que, o Tribunal a quo entendeu – bem – que, “[a] A. não fez prova do montante dos prejuízos sofridos – cf. alínea c) dos factos não provados”.

157. Para demonstrar o quantum do alegado dano, a recorrida num primeiro momento juntou aos autos um Relatório elaborado pelo Sr. Professor [BAT], tendo, numa fase subsequente (e, naturalmente por força das justas críticas que tal Relatório suscitou, quer por parte da Ré, ora



recorrente, quer em sentenças proferidas noutros processos de natureza idêntica em que as ali autoras juntaram o mesmo Relatório), e, em momento posterior juntou uma versão revista desse dito Relatório. 158. Reportando-se à última versão do mencionado Relatório que, como o Tribunal a quo sublinha é a mais completa, tece-lhe a sentença recorrida um conjunto certo – diga-se – de críticas, que na generalidade, a ora recorrente subscreve (embora entenda que outras se poderiam acrescentar), e que estão subjacentes à decisão do Tribunal a quo de dar como não provado que “[o] valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pagado caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 15,4% do preço bruto das viaturas, correspondente a € 6 849,38, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... e a € 5 532,46, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... (artigos 78.º e 96.º da PIA e art. 4.º do requerimento de ampliação do pedido com a ref.ª 75077, de 11.09.2023)”.

159. Surpreendentemente, o Tribunal a quo considera que “[n]o caso concreto, a falta de demonstração do montante do dano não está associada a falta de esforço da parte da A., pois a mesma juntou prova de natureza técnica. Para além disso, não se vê que outras diligências pudessem ser feitas para recolher elementos tendentes à quantificação do dano de acordo com os métodos de cálculo explicitados pela Comissão no Guia de Quantificação, no essencial pelas mesmas razões de âmbito geral salientadas pelo TRL e pelo Supremo Tribunal de Espanha e também já explicitadas”.

160. Não tendo sido feita pela Autora, ora recorrida, qualquer prova do pretenso dano que peticionou nos autos, lógica e naturalmente não pode haver lugar a qualquer condenação.

161. Para obviar à dificuldade de prova que um Demandante pode ter de enfrentar em resultado da assimetria de informação, o artigo 5.º da Diretiva Danos (aplicável *ratione temporis* à ação onde sobe o presente recurso, nos termos do artigo 22.º, n.º 2 da Diretiva Danos, já que constitui uma disposição processual) consagra um conjunto de meios probatórios ao dispor de um Demandante, a que este pode recorrer para provar o dano (caso não beneficie, como no caso sub judice não beneficia, da presunção do mesmo) e a sua quantificação.

162. O amplo acesso aos mencionados meios de prova por um Demandante está também previsto no artigo 12.º da Lei de Transposição, a qual, sendo uma disposição de natureza processual, é também aplicável à presente ação, por força do artigo 24.º, n.º 2, do mesmo diploma.



163. Nos casos em que, mesmo após o recurso aos referidos meios de prova, “seja praticamente impossível ou excessivamente difícil quantificar com precisão os danos sofridos, com base nos elementos de prova disponíveis”, então o art. 17.º, n.º 1 da Diretiva Danos impõe aos Estados Membros que assegurem “que os tribunais nacionais sejam competentes, de acordo com os processos nacionais, para calcular o montante dos danos”, comando que foi acolhido pelo legislador nacional que, no art. 9.º, n.º 2, da Lei de Transposição.

164. Como resulta do Acórdão do TJUE proferido no já mencionado processo C312/21, o referido poder de estimar danos “deve ser uma última ratio ao dispor do tribunal e não pode visar colmatar falhas processuais das partes”.

165. Como também resulta do referido regime, interpretado à luz, nomeadamente, do Acórdão do TJUE proferido no processo C-312/21, o poder de um Tribunal recorrer à estimativa do dano depende, desde logo, de estar verificado que um Demandante desenvolveu os esforços probatórios adequados, previstos no art 5.º da Diretiva Danos no art 12.º da Lei de Transposição, o que in casu a Autora, ora recorrida, manifestamente não fez, nem tão pouco tentou fazê-lo.

166. Resulta, também, e, por conseguinte, do mencionado regime que, na ausência de qualquer esforço probatório por um Demandante, nomeadamente através de um pedido de acesso aos referidos meios de prova, então a ação terá de ser julgada improcedente por não provada.

167. No caso sub judice, o Tribunal a quo deu como não provado o facto que a Autora, ora recorrida, alegou onde quantificava o pretendo dano – cfr. alínea c) dos Factos Não Provados – resultante da conduta sancionada na Decisão, ou seja,

168. A Autora, ora recorrida, não fez prova também do montante dos alegados danos cujo pagamento reclama da recorrente.

169. Assim, mesmo a considerar, o que apenas se faz por mero dever de patrocínio e sem nada conceder, que os autos onde sobe o presente recurso contêm alguma prova de qualquer dano sofrido pela ora recorrida em resultado da infração punida pela Decisão – e não contêm – a verdade é que, face à ausência de prova do montante de tal (hipotético) dano e à inércia da ora recorrida em termos probatórios, nunca poderia o Tribunal a quo condenar, como erradamente fez, devendo, outrossim, julgar a ação totalmente improcedente por não provada e absolver a Ré, aqui recorrente, dos pedidos contra ela formulados.



170. Por isso, ao recorrer à estimativa judicial para quantificação do pretenso, mas inexistente, dano, o Tribunal a quo violou de forma patente e manifesta o disposto nos arts 17.º, n.º 1, e 5.º da Diretiva Danos, bem como os arts, 9.º, n.º 2 e 12.º da Lei de Transposição.

171. Como se referiu já, para dar como provados os factos elencados nas alíneas x) e y) dos Factos Provados, o Tribunal a quo recorreu a presunções judiciais, com base nas quais fundou a sua errada, mais uma vez se repete, convicção aplicando, como standard de prova a teoria da probabilidade prevalecente, presunção essa que, conforme já se assinalou, abrangeu também o nexo de causalidade.

172. Valem, por isso, aqui plenamente as considerações tecidas pela ora recorrente e a conclusão que se impõe de que os factos em questão sejam considerados como não provados.

173. Ou seja, resulta da ausência prova produzida nos autos onde sobe o presente recurso que o pressuposto básico da responsabilidade civil extracontratual que é o nexo de causalidade se deve, igualmente, dar como não verificado na ação onde veio a ser proferida a decisão sub judice!

174. Como se deixou exposto, o Tribunal a quo incorreu num erro de julgamento ao considerar como não provado o facto elencado na alínea d) dos “Factos não provados”, devendo tal facto passar a constar do elenco dos “Factos provados”, entendendo-se desta forma que a ter a Autora, ora recorrida, suportado qualquer sobrecusto na aquisição dos camiões referidos nos autos (que não suportou e apenas em tese, e sem conceder, se configura tal hipótese) o mesmo teria sempre sido repercutido pela Autora a jusante, nos preços dos serviços que presta aos seus clientes.

175. Considerando ainda que, através da perícia realizada se esgotou (conforme documentado nos autos) todo o esforço probatório que seria exigível à ora recorrente, não podendo imputar-se a esta, qualquer inércia neste sentido, o Tribunal está em condições de, à luz do disposto no art. 9.º, n.º 2, da Lei de Transposição, proceder ao cálculo da repercussão com recurso a uma estimativa aproximada.

176. No que aos juros de mora diz respeito, o Tribunal a quo considera, que o momento a partir do qual os mesmos são devidos deve ser o da produção dos danos.

177. Como o TJUE decidiu no Acórdão citado no parágrafo 351 da sentença recorrida, a atribuição dos juros nos termos das normas nacionais aplicáveis deve ser considerada uma componente indispensável da indemnização.



178. Tendo-se a Autora, ora recorrida, limitado a peticionar nos autos onde sobe o presente recurso danos emergentes e juros de mora, estes deveriam ter sido analisado pelo Tribunal a quo nos termos das normas nacionais aplicáveis.

179. Não sendo aplicável, como o Tribunal a quo, nesta parte bem, decidiu, o artigo 4.º, n.º 2, da Lei de Transposição, e estando perante um caso de responsabilidade civil extracontratual, sempre será de aplicar (o que, de resto, vale para qualquer tipo de ação de responsabilidade por facto ilícito) o n.º 3 do artigo 805.º do CC, que prevê que, num caso de responsabilidade civil por facto ilícito ou pelo risco, o devedor constitui-se em mora desde a citação.

180. Desta forma, a sentença recorrida violou também o art 805.º do CC.

181. O Tribunal a quo afasta a aplicação do artigo 310.º, alínea d), do CC, o que faz em nome do princípio da efetividade.

182. Trata-se, com o devido respeito, de uma interpretação contra legem do direito nacional.

183. O entendimento do Tribunal a quo desembocaria numa inadmissível aplicação retroativa do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva Danos, já que determinaria a contabilização de juros que já teriam prescrito nos termos da lei vigente no momento em que tal prescrição teria ocorrido.

184. O referido artigo 3.º da Diretiva Danos é inquestionavelmente uma disposição de natureza substantiva, não podendo, por conseguinte, ser aplicado retroativamente, atento o disposto no artigo 22.º, n.º 1, de tal diretiva.

185. Também nesta matéria a Diretiva Danos – a qual no seu art. 4.º faz apelo à observância, pelos Estados-Membros, do princípio da efetividade, no que concerne à adoção das regras de direito nacional respeitantes a pedidos de indemnização – ressalva a não aplicação retroativa da norma relativa à contabilização de juros.

186. À luz do que o TJUE decidiu no Acórdão proferido no processo n. C-267/20 a propósito das regras relativas aos prazos de prescrição aplicáveis estabelecidas no artigo 10.º da Diretiva Danos, pelos menos os juros que pudessem ser contabilizados desde a data em que Autora, ora recorrida, teria despendido o pretense custo adicional gerado pela infração (que não podem, já que só a partir da citação podem tais juros começar a correr) até 5 anos antes da data limite para a transposição da Diretiva – 26 de dezembro de 2014 – teriam sempre prescrito.



187. Em qualquer caso, a Lei de Transposição, a qual, em matéria de juros, transpõe com fidelidade a Diretiva Danos, não prevê a inaplicabilidade das regras do CC relativas à prescrição da obrigação de juros, maxime, o art 310.º, al. d), do CC.

188. Ao transpor, com fidelidade, para o direito interno as regras que a Diretiva Danos contém em sede de juros, a República Portuguesa deu, nesta matéria, plena execução ao princípio da efetividade, em observância do comando genérico estabelecido no artigo 4.º da Diretiva Danos.

189. Não pode, assim, o Tribunal a quo fazer, como fez, uma interpretação contra legem do artigo 310.º, alínea d), do CC afastando a aplicação do mesmo a um caso, ao qual era manifestamente aplicável.

190. Assim, e na hipótese de os juros de mora poderem ser contados a partir das datas em que Autora, ora recorrida, teria despendido o pretense custo adicional gerado pela infração (que não podem, repete-se), errou o Tribunal a quo ao não aplicar o disposto no art. 310.º, al. d), do CC, e, ainda, ao não considerar prescritos os juros de mora que poderiam hipoteticamente ter-se vencido até 5 anos antes do dia 10 de julho de 2019, data em que a ação onde sobe o presente recurso foi proposta.

191. Nos termos expostos na presente alegação, entende a ora recorrente que o art 310.º, al d), do CC, interpretado e aplicado naquele sentido restritivo e com aquelas implicações, é inconstitucional, violando os princípios do Estado de Direito e da segurança jurídica, consagrados no art. 2.º da CRP e o princípio da proporcionalidade, previsto no n.º 2 do art 18.º do referido normativo legal.

192. Ao decidir como fez na sentença recorrida a Senhora Juíza a quo interpretou e aplicou erradamente a lei, designadamente aplicou erradamente a lei aos factos, apreciou erradamente a prova que foi produzida na instância onde sobe o presente recurso, tudo em violação do disposto nos arts 5.º, n.º 1, 342º e ss, 483º, 310º, alínea d), 9º e 805º todos do CC e o artigo 414º do CPC, tendo violado também o artigo 22.º, n.º 1 da Diretiva Danos, 9.º, n.ºs 1 e 2 e 24.º, n.º 1 da Lei de Transposição, e, ainda, o disposto nos artigos 2.º, 13º e 18.º, n.º 2 da CRP.

193. Deve, assim, julgar-se procedente por provado o presente recurso e, em consequência, revogar-se a decisão recorrida substituindo-se a mesma por Acórdão que julgue improcedente por não provada a ação onde sobe o presente recurso e, em consequência, que absolva a recorrente de todos os pedidos contra ela formulados (...).”

*



A autora “[ATL].”, também inconformada com a sentença proferida, dela veio a interpor recurso, que terminou com a apresentação das seguintes conclusões:

“1. O presente recurso de apelação diz respeito a uma ação de indemnização por danos causados à Recorrente pela prática ilícita anticoncorrencial levada a cabo pela Recorrida, entre 1997 e 2011, a qual foi punida pela CE, através da Decisão proferida no Processo AT. 39824 – Cartel dos Camiões, publicada a 6 de abril de 2017 no JOUE.

2. A Sentença recorrida condenou parcialmente a Recorrida no pagamento de uma indemnização pelos danos que causou à Recorrente.

3. A Autora diverge da Sentença recorrida em três pontos.

4. O primeiro ponto prende-se com o Tribunal a quo ter incorretamente julgado como não provado o facto c): “O valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pagado caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 15,4% do preço bruto das viaturas, correspondente a € 6.849,38, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula e a € 5.532,46, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... (artigos 78.º e 96.º da PIA e artigo 4.º do requerimento de ampliação do pedido com a ref.^a 75077, de 11.09.2023).”

5. Com efeito, constam dos presentes autos concretos meios probatórios que manifestamente impunham o presente facto ter sido dado como provado,

6. De entre os quais os relatórios de Reclamação de Danos da Autora – juntos aos autos a 22.06.2020, por requerimento com a referência citius 43841, e a 07.05.2024, por requerimento com a referência citius 80753 e, bem assim, os depoimentos das testemunhas [BAT], [LIT] e [LMN].

7. Ora, para a quantificação do mark-up – isto é, para a quantificação da diferença entre os preços observados dos camiões durante o período do cartel e os preços que seriam observados num cenário sem infração –, que o Professor [BAT] concluiu corresponder a 15,4%, foi seguido o Guia Prático sobre a quantificação dos danos nas ações de indemnização com base nas infrações aos artigos 101.º e 102.º do TFUE, tendo combinado o método das duplas diferenças com um modelo de preços hedónicos.

8. Por outras palavras, o Professor [BAT] adotou um método que comparou o preço durante a infração com o preço num cenário sem infração, que é determinado com base nos preços observados no mesmo mercado num período posterior à infração, para os camiões das marcas



pertencentes ao cartel, com a evolução num mercado distinto, não afetado pela infração, mas próximo, como é o caso dos camiões de marcas não pertencentes ao cartel, de camiões de marcas pertencentes ao cartel mas de tonelagem inferior a 6 e de veículos ligeiros de mercadorias,

9. Correspondendo estes preços – constantes da base de dados utilizada – a preços de venda ao público da [CTO]Portugal.

10. Em suma – tal como decorre dos concretos meios probatórios indicados nas alegações recursivas – o método aplicado foi o mais correto, o mercado comparador o mais adequado e os dados utilizados os melhores que existem.

11. Concluindo: a Autora provou que o valor que pagou a mais pelos camiões objeto da ação em apreço e que não teria pagado caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 15,4% do preço das viaturas, devendo, por conseguinte, o ponto c) dos factos não provados, por incorretamente julgado, passar a integrar o elenco dos factos provados.

12. O segundo ponto prende-se com a parte da decisão que denegou o direito à Autora de obter uma compensação económica autónoma pelo dano emergente da depreciação do valor da moeda (“dano da desvalorização monetária”), devido pelo tempo decorrido entre a data da produção do dano e a data da decisão que ordenou a reparação do mesmo.

13. Quanto a este ponto, o Tribunal a quo decidiu no sentido da inadmissibilidade da indemnização contemplar a correção monetária de acordo com o índice “Deflator do PIB”, em cumulação com a indemnização por juros de mora.

14. Foram os seguintes os argumentos aduzidos na Sentença recorrida para sustentar o seu entendimento:

a. O considerando 12 da Diretiva n.º 2014/104/UE, do Parlamento e do Conselho, ressalva que “[c]abe aos Estados-Membros estabelecer as regras a aplicar para o efeito”, leia-se, para o efeito de compensar a desvalorização monetária e a perda de oportunidade para a parte lesada de dispor do capital;

b. Em sede de direito nacional, é entendimento jurisprudencial dominante que os juros de mora têm tanto a função específica de indemnizar os danos decorrentes do intempestivo cumprimento da obrigação como o de contrabalançar a desvalorização monetária (AUJ STJ 4/2002, in D.R. I-A de 27.06.2002, p. 5064. Este Acórdão é citado na sentença recorrida a pág. 179); e



c. A aplicação da taxa de juros legal desde o momento do dano, de uma perspetiva nacional, compensará as duas vertentes que cumpre acautelar à luz do

Direito da União, pelo que não deverá ser cumulada com a atualização feita na sentença

15. Primeiro, a Sentença recorrida, s.m.o., faz uma errónea interpretação do considerando 12 da Diretiva ao estender, como defende, a sua aplicabilidade à matéria referente à desvalorização monetária, quando, na verdade, o referido considerando 12 da Diretiva não se refere expressamente a esta questão, mas unicamente à questão do pagamento de juros desde a data da produção do dano.

16. O que a Diretiva prevê e pretende assegurar é que o direito de reparação retroaja à data da efetiva produção do dano – afastando e prevalecendo sobre eventuais prescrições legais aplicáveis a juros de mora que possam existir no plano dos direitos nacionais –, procurando salvaguardar eventuais obstáculos à aplicação desta regra no plano dos direitos nacionais, por razões de nomenclatura jurídica, determinando que os juros serão sempre devidos independentemente de se denominarem de mora ou compensatórios, ou de integrarem a categoria de danos emergentes ou de lucros cessantes.

17. Esta posição do Direito da União afigura-se-nos como incompatível com a ideia que o conceito de juros (legais) de mora possa englobar, ou integrar, a tipologia de dano que decorre da depreciação monetária.

18. O dano resultante da desvalorização da moeda é um dano financeiro que resulta do facto de o valor do dinheiro se alterar ao longo do tempo.

19. Tem em comum com os juros moratórios o facto de também ser um dano que decorre “dos efeitos nefastos do tempo” [cfr. Ac. TJUE de 3 de fevereiro de 1994, C308/87 Grifoni II, ECLI:EU:C:1994:38, parágrafo 40].

20. os juros de mora visam ressarcir o lesado de outra decorrência do decurso nefasto do tempo, isto é, da perda de oportunidade de aplicação do seu capital.

21. Essa lesão é também um dano indemnizável autonomamente, que ocorre por via do pagamento de juros de mora, nos termos do art. 806.º do Código Civil, no caso de obrigações pecuniárias, das quais é exemplo a obrigação de indemnização fixada em dinheiro, nos termos do n.º 1 do art. 566.º do Código Civil.

22. A Recorrente tem o direito a ser indemnizada pela desvalorização monetária (por via da correção do valor do dinheiro) e, cumulativamente, pelos juros de mora, decorrentes da



perda de oportunidade de aplicação do capital de que se viu privada, por via da conduta infratora da Recorrida, quer no plano do direito nacional, quer no plano do direito europeu. 23.Segundo, decorre da Portaria n.º 291/2003, de 08/04, de forma expressa, que a mesma se dirige exclusivamente à fixação da taxa de juros legais, na decorrência do estipulado no art. 559.º, n.º 1 do CC.

24. A Portaria n.º 291/2003 não tem pois qualquer relação ou conexão com o dano referente à desvalorização monetária, dado que não visa regulamentar o disposto no n.º 2 do art. 566.º do CC.

25. Não pode, pois, considerar-se, do ponto de vista da lei nacional, que a taxa de juro legal definida na Portaria n.º 291/2003 compensa a vertente indemnizatória que decorre da desvalorização da moeda, pois tal não está no seu escopo, nem no escopo do legislador que para ela remete exclusivamente para efeitos do n.º 1 do art. 559.º CC.

26. Terá, pois que se entender, que quando o ponto 20 do Guia Prático da Comissão se refere à possibilidade de o direito nacional poder ter em conta estes efeitos – desvalorização monetária e oportunidade perdida de aplicação do capital – sob a forma de “juros legais ou outro tipo de juros”, tal realidade não é a existente no plano de direito interno português, na medida em que os “juros legais” não integram a vertente de ressarcimento da desvalorização monetária, conforme resulta do art. 559.º, n.º 1 do CC, combinado com a Portaria n.º 291/2003 e as suas predecessoras.

27. Terceiro, a interpretação do art. 566.º, n.º 2 do Código Civil fixada no Acórdão de Uniformização de Jurisprudência, n.º 4/2002, publicado no D.R. de 27 de junho de 2002, não tem aplicação no caso concreto.

28. Por um lado, o seu âmbito predominante de aplicação, embora situando-se na esfera da responsabilidade civil extracontratual, é fortemente influenciado pela conjuntura económica à data em que foi proferido e orientado para a indemnização por danos não patrimoniais e danos patrimoniais futuros decorrentes de incapacidade geral permanente.

29. Por outro, no AUJ n.º 4/2002, a atualização da indemnização não foi realizada através de um critério económico objetivo (p. ex., a aplicação do Índice de Preços do Consumidor ou o Deflator do PIB), antes correspondendo a uma atualização equitativa de acordo com critérios de experiência do decisor, em face da natureza não patrimonial do dano.



30. Por fim, o AUJ n.º 4/2002 deixa em aberto a questão que se pode suscitar quando o autor pedir de início a atualização monetária até ao pagamento, conforme sucedeu no caso sub judice.

31. O acervo comunitário, a Decisão TJUE C-380/87 Grifonni II, o Parecer do Advogado Geral Saggio, nos processos apensos C-104/89 e C-37/90, Mulder e outros, bem como o disposto no considerando 12 e o art. 3.º da Diretiva 2014/104/UE do PE e do Conselho, de 26 de novembro de 2014 (Private Enforcement) e o ponto 20 do Guia Prático da Comissão convergem no sentido de estabelecer, de forma clara, a separação das duas vertentes indemnizatórias relacionadas com os efeitos do decurso do tempo,

32. E associam o dever de pagamento de juros de mora, desde a data da efetiva produção do dano até efetivo pagamento da indemnização, à vertente única da perda de oportunidade de aplicação do capital, ou se quisermos, à indemnização exclusiva do dano da mora.

33. Pelo que, de acordo com o Direito da União, fica fora do conceito de juros de mora o ressarcimento dos danos resultantes da variação das flutuações da moeda, isto é, da desvalorização da moeda, a qual deverá ser autonomamente ressarcida, quando tal seja peticionado, como ocorreu nestes autos.

34. Sob o prisma da legislação nacional, esta tipologia de dano não está contemplada na definição de “taxa de juro legal”.

35. Por outro lado, no quadro do Direito da União Europeia, é clara a distinção entre danos emergentes, onde se inclui o dano inerente à desvalorização monetária, lucros cessantes e, adicionalmente, os juros a contarda data da ocorrência do dano até ao pagamento efetivo do capital.

36. A interpretação perfilhada na Sentença recorrida, s.m.o., é contrária ao entendimento do direito europeu, na medida em que restringe e comprime o direito ao ressarcimento de parte do dano emergente (a desvalorização monetária) englobando-o no direito a “juros” – restringindo, por esta via, também inevitavelmente este último –, direitos esses que são autónomos e distintos para efeitos de aplicação do direito europeu.

37. A Sentença recorrida ao ter decidido pela não cumulação dos pedidos formulados pela Autora, negando provimento ao pedido autónomo de indemnização pelo dano da desvalorização da moeda, nos termos em que o fundamentou, interpretou erroneamente e, por essa via, violou o Direito da União (Decisão TJUE C-380/87 Grifonni II, o Parecer do Advogado Geral



Saggio, nos processos apensos C-104/89 e C37/90, Mulder e outros, bem como o disposto no considerando 12 e no art. 3.º da Diretiva 2014/104/UE do PE e do Conselho, de 26-11-2014 (Private Enforcement) e o ponto 20 do Guia Prático da Comissão sobre a quantificação dos danos nas ações de indemnização que tenham por fundamento infrações aos artigos 101.o ou 102.o do TFUE), os princípios da efetividade, da equivalência e da interpretação conforme e os arts 564.º, n.º 1, 566.º, n.º 2 e 559.º, n.º 1, todos do CC.

38. Perante o exposto, requer a V.ª Exa. seja, nesta parte revogada a Sentença recorrida, e, em consequência, ser a Recorrida condenada a pagar à Recorrente, a indemnização devida pela desvalorização monetária, cumulativamente com indemnização já atribuída pela indisponibilidade do capital, equivalendo esta última exclusivamente aos juros de mora legais devidos desde a data do facto danoso até efetiva e integral reparação.

39. O terceiro ponto de divergência encontra-se relacionado com a parte da decisão recorrida em que foi fixada, por estimação judicial, nos termos do art. 17.º, n.º 1 da Diretiva 2014/104/UE e do art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018, de 05-06, uma percentagem de 5% de sobrecusto (“mark-up”, “overcharge” ou “preço adicional”) sobre o preço de aquisição individual de cada camião adquirido pela Recorrente.

40. A Sentença proferida veio considerar que o relatório pericial apresentado pela Autora não era suficientemente convincente para quantificar o dano – com o que a Autora, conforme decorre das presentes alegações recursivas, não concorda – e, recorrendo à estimação judicial admitida nos termos do art. 17.º, n.º 1 da Diretiva e do art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018, veio fixar o sobrecusto em 5%.

41. A Recorrente não se conforma igualmente com esta parte da decisão, por entender que, ainda que por estimação judicial – para o caso de não proceder a presente apelação, em matéria de facto –, o sobrecusto deveria ter sido fixado em percentagem superior a 5%, por forma a garantir a integral reparação do lesado de forma justa, equilibrada, proporcional e adequada à tipologia, às características, ao contexto e aos efeitos da infração.

42. Em suma, a Sentença recorrida optou por fixar o sobrecusto na percentagem de 5% com base nos fundamentos vertidos nos pontos 330 e 333 da Sentença.

43. A aqui Recorrente entende que o sobrecusto, mesmo que por via de estimação judicial, deveria ter sido fixado na percentagem de, pelo menos, 15,4%, para que fosse adequado



à reparação integral do dano sofrido pela Autora, pela consideração conjunta de todos e de cada um dos seguintes fundamentos:

44. A conduta infratora teve uma impressionante e anómala longa duração no tempo. Vigorou, de forma ininterrupta, durante 14 anos, isto é, entre janeiro de 1997 e janeiro de 2011, duração essa que foi sublinhada, quer na Decisão da Comissão, quer pelo Tribunal a quo neste processo, que se refere à “muito longa duração do cartel”.

45. Conforme resulta da experiência comum, a maior duração do cartel é um fator de gravidade adicional da conduta infratora e, necessariamente, um fator de agravamento dos efeitos do mesmo e do prejuízo para os lesados pela infração.

46. Este foi um cartel que permaneceu secreto durante 14 anos e que uma vez detetado deu origem a uma das maiores coimas alguma vez aplicada a nível europeu aos infratores.

47. O cartel em causa é qualificado como um “hardcore cartel”.

48. O cartel teve uma dimensão transnacional, tendo sido abrangidos todos os países que integram o Espaço Económico Europeu, numa mais uma vez impressionante dimensão regional, o que inevitavelmente implicou uma notável sofisticação, alocação de recursos e investimento financeiro para garantir a coordenação que se manteve durante 14 anos, de “forma intencional, coordenada e continuada”.

49. Também no que concerne à quota de mercado, resulta da Decisão condenatória que os infratores tinham uma quota de mercado de quase 90% em todos os países do Espaço Económico Europeu.

50. O propósito deste cartel, para além do aumento dos preços dos camiões, visou também fazer repercutir nos adquirentes de camiões – antes mesmo da sua incorporação nos camiões vendidos – os custos de investimento que estavam obrigados a fazer (no futuro) em tecnologias de redução de emissões, impostas pelas normas europeias Euro 3 a Euro 6.

51. Não se concebe, à luz das regras de experiência e da ponderação de riscos que os fabricantes envolvidos terão equacionado, que a dimensão do seu benefício seja compatível com o aumento médio dos preços dos camiões em apenas mais 5%.

52. No setor dos camiões, Portugal é um pequeno mercado (cerca de 8 vezes mais pequeno em volume de compras) quando comparado com Espanha ou o Reino Unido, pelo que, se aí, o sobrecusto estimado de forma mínima e conservadora, foi fixado numa taxa de 5%, em



Portugal terá sido seguramente superior, atenta a menor capacidade de negociação do preço que caracteriza os mercados de menor dimensão.

53. A estimação judicial do dano deve ser equilibrada, proporcional e adequada à reparação integral dos danos sofridos pelo lesado, pois só desse modo se poderá evitar o enriquecimento ilegítimo do infrator.

54. Uma interpretação da norma do n.º 2 do art. 9.º da Lei n.º 23/2018 no sentido de se admitir como válida uma estimação pelo mínimo, ou conservadora, é violadora da letra e espírito da referida norma.

55. Não pode aceitar-se, à luz do princípio da efetividade, que esteve subjacente à formulação do art. 17.º, n.º 1 da Diretiva e do n.º 2 do art. 9.º da referida Lei, e, portanto, da previsão de estimação judicial aí contemplada, que a mesma deva ser conservadora porque o ónus de prova da quantificação do dano incumbe ao lesado.

56. Este argumento, s.m.o., desvirtua o propósito da norma em causa e a razão de ser da mesma, a qual, conforme ficou, de resto, cabalmente explicado, advém do facto de neste tipo de processos judiciais, pela complexidade técnica, pela exigência financeira e pelas características intrínsecas a este tipo de infrações, a prova ser muitas vezes excessivamente difícil ou impossível para que a Autora consiga, em condições de igualdade de armas, cumprir o ónus que lhe compete.

57. A adequação da estimação deverá fazer-se, tendo em conta não só as características acima elencadas, como também os dados da experiência, com destaque para os meta estudos existentes sobre efeitos dos cartéis, em especial o parecer jurídico económico, elaborado pela Oxera em 2009, bem como decisões jurisprudenciais, nomeadamente noutras jurisdições, sobre processos de cartéis de camiões.

58. No que se refere a meta estudos, a Oxera apurou que:

- a. O sobrecusto médio com base nos dados que analisou se situou nos 18%;
- b. Na grande maioria -77% -dos casos em que os cartéis tiveram efeitos, o sobrecusto médio foi superior a 10%;
- c. Numa comparação entre cartéis nacionais e cartéis internacionais, o estudo Oxera situa a média do sobrecusto em 26% no que se refere a cartéis internacionais em comparação com um sobrecusto médio de 16% para os cartéis nacionais;



d. Nos 6 cartéis de extensão europeia analisados no estudo, a média de sobrecusto fixou-se em 27% em comparação com um sobrecusto médio nos Estados Unidos da América e Canadá, em que a média se situou nos 16%.

59. Por seu lado, o estudo - Connor e Lande de 2008 -, citado no próprio parecer Oxera de 2009, apurou:

- a. um sobrecusto médio de 20% do preço do cartel;
- b. que os cartéis nacionais têm uma média de sobrecusto entre os 17% e 19%, enquanto que os cartéis internacionais atingem um sobrecusto médio de 30% a 33%.

60. Em suma, decorre da experiência recolhida nos principais estudos e meta estudos relacionados com cartéis que o sobrecusto detetado, em cartéis internacionais e europeus, é superior a 18%, atingindo nalguns casos uma média de 33%, em cartéis de dimensão internacional.

61. Também a jurisprudência espanhola – que começou por fixar o sobrecusto, de forma receosa, em 5%, tendo vindo a evoluir da posição inicial mais restritiva para uma posição mais equilibrada, como sucedeu em quatro acórdãos do Tribunal Supremo Espanhol, de 29/11/2023, que fixaram a estimativa do sobrecusto em 16,35 %.

62. Por sua vez, o relatório pericial que foi apresentado pela Recorrente, o Relatório [BAT], elaborado pelo Professor [BAT], estimou o sobrecusto para Portugal em 15,4%.

63. O mark up de 15,4% a que chegou o [BAT], muito embora ainda assim se situe abaixo daquele que terá sido o efetivo prejuízo sofrido pela Autora, atendendo ao acima exposto, sempre será um valor que, pelo menos, mais se aproxima –sendo que essa aproximação será sempre por defeito – ao efetivo dano sofrido pela Recorrente e sem que se corra o risco de esta poder vir a enriquecer sem causa.

64. Por fim, os receios de um eventual enriquecimento sem causa (da Recorrida) ocorrerão inevitavelmente se o valor do sobrecusto se mantiver nos 5% decididos na doughta Sentença recorrida.

65. Pelas razões apontadas, salvo melhor opinião, deverá ser revogada a Sentença proferida, na parte em que estimou o sobrecusto em 5%, e ser substituída a estimativa judicial por um valor não inferior a 15,4%, interpretando-se a norma do art.



9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018, no sentido de que a estimação judicial não deverá ser uma estimação de mínimos nem conservadora e deverá ser equilibrada, proporcional e adequada à reparação integral dos danos sofridos pela Recorrente.

66. Caso venha a presente apelação a obter provimento, deverá, em consequência, ser revogada, a Sentença recorrida e, em consequência, ser declarada a:

1. Condenada no valor do dano de capital em 12.381,84 €, referente ao sobrecusto suportado pela Recorrente, de 15,4% do preço de cada veículo adquirido; e,

2. Condenada no pagamento dos juros civis vencidos, à taxa legal, sobre o sobre i) o montante de 2.127,73 €, desde 01.04.2014, e, ii) o montante de 1.700,00, € desde 07.01.2011, bem como vincendos até efetivo e integral pagamento.”

*

A autora “[ATL].” veio responder ao recurso interposto pela ré “[CTO]”, defendendo, muito em síntese, que a sentença recorrida não padece de nenhum dos vícios invocados e que o tribunal a quo não incorreu em violação dos preceitos mencionados nas conclusões do recurso em causa.

*

Por seu turno, pela ré “[CTO]” respondeu ao recurso apresentado pela autora “[ATL].”, sustentado, muito em síntese, que lhe deve ser negado provimento e que não devem ser admitidos os documentos oferecidos.

*

Admitido o recurso e colhidos os vistos, cumpre apreciar e decidir.

II – FUNDAMENTAÇÃO:

a) Factos provados:

A primeira instância julgou provados os seguintes factos:

“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 (art. 2.º da petição inicial perfeioada16, doravante PIA).



b) No dia 06-04-2017, foi publicada, no Jornal Oficial da UE a decisão da Comissão Europeia relativa ao processo AT.39824, na qual consta, entre o mais, o seguinte (resposta aos arts 1.º, 12.º a 43.º, 45.º a 48.º da PI):



EUROPEAN COMMISSION
DG Competition

CASE AT.39824 -Trucks

(Only the English text is authentic)

CARTEL PROCEDURE

**Council Regulation (EC) 1/2003 and
Commission Regulation (EC)773/2004**

Article 7 Regulation (EC) 1/2003

Date: 19/07/2016

This text is made available for information purposes only. A summary of this decision is published in all EU languages in the Official Journal of the European Union.

Parts of this text have been edited to ensure that confidential information is not disclosed. Those parts are replaced by a non-confidential summary in square brackets or are shown as [...].



TABLE OF CONTENTS

1.	Introduction	5
2.	The industry subject to the proceedings	6
2.1.	The product	6
2.2.	The Addressees	6
2.2.1.	MAN	6
2.2.2.	Daimler	7
2.2.3.	Iveco	7
2.2.4.	Volvo/Renault	7
2.2.5.	DAF	8
2.3.	Description of the trucks market	8
2.3.1.	Market Shares	8
2.3.2.	Structure of the sales force	8
2.3.3.	Characteristics of the trucks market	8
2.3.4.	Price setting mechanisms and gross price lists	9
2.3.5.	Transparency on the trucks market	9
3.	Procedure	10
3.1.	The Commission's investigation	10
3.2.	The main evidence relied on	12
4.	Description of the Conduct	12
4.1.	Further transparency between the Addressees	12
4.2.	Nature and scope of the infringement	12
4.3.	Geographic Scope	15
4.4.	Duration of the infringement	15
5.	Legal assessment	16
5.1.	Application of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement	16
5.1.1.	Agreements and concerted practices	16
5.2.	Single and Continuous Infringement	17
5.3.	Restriction of Competition	18
5.4.	Effect on Trade	19
5.5.	Non-applcability of Article 101(3) of the Treaty and Article 53(3) of the EEA	19
6.	Duration of the infringement	20
7.	Liability	20
7.1.	MAN	21
7.2.	Daimler	21
7.3.	Iveco	21
7.4.	Volvo/Renault	22
7.5.	DAF	23
8.	Remedies	23
8.1.	Article 7 of Regulation (EC) No 1/2003	23
8.2.	Article 23(2) of Regulation (EC) No 1/2003 — Fines	23
8.2.1.	Calculation of the fines	24
8.2.2.	The value of sales	24
8.2.3.	Gravity	26
8.2.4.	Duration	26
8.2.5.	Determination of the additional amount	27
8.2.6.	Calculation of the basic amount	27
8.2.7.	Adjustments to the basic amount of the fine: aggravating or mitigating factors	28
8.2.8.	Application of the 1995 Leniency Rule	28
8.2.9.	Application of the Leniency Notice	28
8.2.10.	Application of the Settlement Notice	29
8.2.11.	Conclusion: final amount of individual fines to be imposed in this decision	29



COMMISSION DECISION

of 19.7.2016

relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the Treaty) and Article 53 of the EEA Agreement

(AT.39824 - Trucks)

(Only the English text is authentic)

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union¹,

Having regard to the Agreement on the European Economic Area,

Having regard to Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty², and in particular Article 7 and Article 23(2) thereof,

Having regard to the Commission decision of 20 November 2014 to initiate proceedings in this case,

Having given the undertakings concerned the opportunity to make known their views on the objections raised by the Commission pursuant to Article 27(1) of Regulation (EC) No 1/2003 and Article 12 of Commission Regulation (EC) No 773/2004 of 7 April 2004 relating to the conduct of proceedings by the Commission pursuant to Articles 81 and 82 of the Treaty³,

After consulting the Advisory Committee on Restrictive Practices and Dominant Positions,

Having regard to the final report of the hearing officer in this case⁴,

Whereas:

1. INTRODUCTION

(1) This Decision relates to a single and continuous infringement of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union ("TFEU") and Article 53 of the Agreement on the European Economic Area ("EEA Agreement").

¹ OJ C 115, 9/5/2008, p.47.

² OJ L 41/2003, p.1. With effect from 1 December 2009, Articles 81 and 82 of the EC Treaty have become Articles 101 and 102, respectively, of the Treaty on the Functioning of the European Union ("TFEU"). The two sets of provisions are, in substance, identical. For the purposes of this Decision, references to Articles 101 and 102 of the TFEU should be understood as references to Articles 81 and 82, respectively, of the EC Treaty when where appropriate. The TFEU also introduced certain changes in terminology, such as the replacement of "Community" by "Union" and "common market" by "internal market". Where the meaning remains unchanged, the terminology of the TFEU will be used throughout this Decision.

³ OJ L 123, 27.4.2004, p. 18.

⁴ Final report of the Hearing Officer of 18 July 2016.

(2) The infringement consisted of collusive arrangements on pricing and gross price increases in the EEA for medium and heavy trucks; and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies for medium and heavy trucks required by EURO 3 to 6 standards. The infringement covered the entire EEA and lasted from 17 January 1997 until 18 January 2011.

(3) The facts as outlined in this Decision have been accepted by MAN, Daimler, Iveco, Volvo and DAF (the "Addressees") in the settlement procedure.

(4) On 20 November 2014, the Commission initiated proceedings pursuant to Article 11(6) of Regulation (EC) No 1/2003 against the addressees of this decision and a number of entities of an additional undertaking. This undertaking did not submit a request to settle the proceedings pursuant to Article 10a(2) of Regulation (EC) No 773/2004. As at the date of this Decision, the administrative proceedings under Article 7 of Regulation (EC) No 1/2003 against this undertaking are pending. For the avoidance of doubt, this Decision does not make any findings concerning this undertaking with respect to an infringement of EU competition law.

1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS

1.1. The product

(5) The products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes ("medium trucks") and trucks weighing more than 16 tonnes ("heavy trucks") both as rigid trucks as well as tractor trucks (hereinafter, medium and heavy trucks are referred to collectively as "Trucks").⁵ The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the addressees of this Decision.

1.2. The Addressees

(6) The undertakings, comprising the legal entities listed in sections 2.2.1 to 2.2.5, (together referred to as the "Addressees") took part in the infringement.⁶

1.2.1. MAN

(7) MAN (MAN SE and its subsidiaries together are referred to as "MAN") manufactures and distributes trucks, buses, diesel engines, turbo machinery as well as special gear. In addition MAN provides financial services relating to the distribution of its products.

(8) The legal entities of MAN that are liable for the infringement are:

- MAN SE with its registered office in Munich, Germany;
- MAN Truck & Bus AG (hereinafter referred to as "MAN HQ") with its registered office in Munich, Germany;
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (hereinafter referred to as "MAN DE") with its registered office in Munich, Germany.

⁵ Excluding trucks for military use.

⁶ "Headquarters" or "Headquarter-Level" in the following refers to MAN Truck & Bus AG, Daimler AG, Iveco S.p.A., Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS and DAF Trucks N.V. together, "German-Level" or "German Subsidiaries" in the following refers to MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, Iveco Magirus AG, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Renault Trucks Deutschland GmbH and DAF Trucks Deutschland GmbH.



- (9) MAN's total worldwide turnover in 2015 was EUR 13,702 million.
- 1.2.2. Daimler*
- (10) Daimler develops, produces and sells passenger cars and buses as well as medium and heavy trucks. In addition, Daimler provides financial services.
- (11) The legal entity of Daimler that is liable for the infringement is Daimler AG (hereinafter referred to as "Daimler") with its registered office in Stuttgart, Germany.
- (12) Daimler's worldwide consolidated turnover in 2015 was EUR 149,467 million.
- 1.2.3. Iveco*
- (13) Iveco (CNH Industrial and Fiat Chrysler Automobiles N.V. and their subsidiaries active in the production, financing and sale of Iveco trucks together are referred to as "Iveco") is active in the production and sale of light commercial vehicles, medium and heavy trucks as well as commuter buses and touring coaches, as well as special vehicles for fire-fighting applications, civil defence and peace keeping missions.
- (14) The legal entities of Iveco that are liable for the infringement are:
- CNH Industrial N.V. with its corporate seat and registered office in Amsterdam, the Netherlands and the effective place of management in London, UK;
 - Fiat Chrysler Automobiles N.V. with its corporate seat and registered office in Amsterdam, the Netherlands and the effective place of management in London, UK;
 - Iveco S.p.A. (hereinafter referred to as "Iveco HQ") with its registered office in Turin, Italy;
 - Iveco Magirus AG (hereinafter referred to as "Iveco DE") with its registered office in Ulm, Germany.
- (15) CNH Industrial N.V.'s worldwide consolidated turnover in 2015 was EUR 23,775 million.
- (16) Fiat Chrysler Automobiles N.V.'s worldwide consolidated turnover in 2015 was EUR 110,595 million.
- 1.2.4. Volvo/Renault*
- (17) Volvo/Renault (Aktiebolaget Volvo (publ), referred to as "AB Volvo", and its subsidiaries together are referred to as "Volvo" or "Volvo/Renault") is the parent company of Volvo Lastvagnar AB (hereinafter referred to as "Volvo HQ") and Renault Trucks SAS (hereinafter referred to as "Renault HQ", Renault Trucks SAS and its subsidiaries together are referred to as "Renault").
- (18) AB Volvo and its subsidiaries are active in the production and sale of trucks, buses, construction equipment, drive systems for marine and industrial applications. In addition, AB Volvo also provides financial services.
- (19) The legal entities of Volvo/Renault that are liable for the infringement are:
- AB Volvo (publ), with its registered office in Gothenburg, Sweden;
 - Volvo Lastvagnar AB with its registered office in Gothenburg, Sweden;
 - Renault Truck SAS with its registered office in Saint-Priest, France;



- Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (hereinafter referred to as "Volvo DE") with its registered office in Ismaning, Germany. Renault Trucks Deutschland GmbH (hereinafter referred to as "Renault DE"). With effect as of 23 October 2014, Renault DE was merged into Volvo DE. The activities carried out by Renault before 23 October 2014 have been taken over and are now carried out by Volvo DE. The merged entity continues under the name Volvo Group Trucks Central Europe GmbH ("Volvo DE").
- (20) Volvo/Renault's worldwide consolidated turnover in 2015 was EUR 33,411 million.
- 1.2.5. *DAF*
- (21) DAF (PACCAR Inc. and its European subsidiaries active in the production, sale and financing of trucks together are referred to as "DAF") produces light, medium and heavy trucks under the DAF brand.
- (22) The legal entities of DAF that are liable for the infringement are:
 - PACCAR Inc. (hereinafter referred to as "PACCAR") with its registered office in Bellevue/Seattle, Washington, U.S.;
 - DAF Trucks N.V. (hereinafter referred to as "DAF HQ") with its registered office in Eindhoven, the Netherlands;
 - DAF Trucks Deutschland GmbH (hereinafter referred to as "DAF DE") with its registered office in Frechen, Germany.
- (23) DAF's worldwide consolidated turnover in 2015 was EUR 17,228 million.
- 1.3. **Description of the trucks market**
- 1.3.1. *Market Shares*
- (24) In 2010 (i.e., towards the end of the infringement period), the aggregated market share in the European Economic Area (EEA) of the Addressees for medium and heavy trucks was approximately 90%.
- 1.3.2. *Structure of the sales force*
- (25) All of the Addressees have national marketing subsidiaries in key market countries that usually import the trucks. All of the Addressees sell their products through distributors and their respective networks of authorised dealers or, in certain particular cases/regions, directly to key customers⁷. Some of the distributors and dealers are owned by the truck manufacturers as part of their sales organisation, others are independent⁸.
- 1.3.3. *Characteristics of the trucks market*
- (26) The demand for trucks is highly cyclical. While passenger cars are acquired by both private and commercial customers, trucks are acquired solely by commercial customers. Since trucks are durable goods for professional use, customers often postpone the investment in fleet renewal in times of economic crises, and compensate for this when their businesses thrive. Trucks are not commodity products but are specified according to individual customer requirements and are inherently complex. All of the Addressees offer a range of trucks and hundreds of different

⁷ Some of the truck producers sold only to a limited extent their products directly to key customers.
⁸ E.g.: DAF distributes its medium and heavy duty trucks through a network of independent dealers. [...]



options and variants. Furthermore, perceived reliability, technical performance, fuel consumption, maintenance costs, and branding play an important role in customers' purchasing decisions. Other important aspects are a widespread network of service stations, after sales costs, operating costs, etc.⁹

1.3.4. *Price setting mechanisms and gross price lists*

(27) The pricing mechanism in the truck sector follows generally the same steps for all of the Addressees. Like in many other industries, pricing starts generally from an initial gross list price set by the Headquarters. Then transfer prices are set for the import of trucks into different markets via wholly owned or independent distributor companies. Furthermore there are prices to be paid by dealers operating in national markets and the final net customer prices. These final net customer prices are negotiated by the dealers or by the manufacturers where they sell directly to dealers or to fleet customers. The final net customer prices will reflect substantial rebates on the initial gross list price. Not all steps are always followed, as manufacturers also sell directly to dealers or to fleet customers.

(28) With regard to the initial gross price lists of new trucks, all of the Addressees except Iveco applied a gross price list with harmonised gross list prices across the EEA¹⁰. Renault introduced EEA price lists in 2000 but its implementation took some time. Volvo had an EEA price list since January 2002; DAF since September 2002; MAN since 2004; and Daimler since 2006. These initial EEA gross price lists were decided by the Headquarters. The EEA price lists contained the prices of all medium and heavy truck models as well as all factory-fitted options that the respective manufacturer offered.¹¹

1.3.5. *Transparency on the trucks market*

(29) The truck sector is characterised by a high degree of transparency. The Addressees had access to competitively relevant data such as truck registrations through public registries. Furthermore, truck producers and their distributor companies had regular exchanges within various industry associations. Within some of these associations, data on order intake and delivery periods or stock levels was exchanged. In addition, the Addressees had access, to varying degrees, to further data through customers spontaneously presenting competitors' offers in order to negotiate prices¹² and via mystery shopping.¹³

(30) As a result, one of the remaining uncertainties for the Addressees on the trucks market was the future market behaviour of competing truck producers and in particular their respective intentions with regard to changes to their gross prices and gross price lists.

⁹ [...]

¹⁰ [...]

¹¹ [...]

¹² [...]

¹³ Mystery shopping is a tool used to gather specific information about products and services. The mystery consumer's specific identity and purpose is generally not known by the establishment being evaluated.



2. PROCEDURE

2.1. The Commission's investigation

- (31) On 20 September 2010 MAN SE and all of the subsidiaries directly or indirectly controlled by it applied for immunity from fines in accordance with point 14 of the Commission's 2006 Notice on Immunity from fines and reduction of fines in cartel cases (hereafter "the Leniency Notice") and in the alternative, for a reduction of fines in accordance with point 27 of the Leniency Notice in relation with an alleged cartel in the truck industry. The application for immunity was followed by subsequent submissions. On 17 December 2010 the Commission granted conditional immunity from fines to MAN.
- (32) Between 18 and 21 January 2011, the Commission carried out inspections at, amongst others, the premises of the Addressees.
- (33) On 28 January 2011 AB Volvo (publ), including all its direct and indirect subsidiaries, applied for immunity from fines in accordance with point 14 of the Leniency Notice and in the alternative, for a reduction of fines in accordance with point 27 of the Leniency Notice. The application was followed by subsequent submissions.
- (34) On 10 February 2011, at 10.00 am, Daimler AG, including all its direct and indirect subsidiaries, applied for immunity from fines in accordance with point 14 of the Leniency Notice and in the alternative, for a reduction of fines in accordance with point 27 of the Leniency Notice. The application was followed by subsequent submissions.
- (35) On 10 February 2011, at 22.22 pm, Iveco S.p.A. and Fiat S.p.A.¹⁴ including all their direct and indirect subsidiaries submitted a common application for immunity from fines in accordance with point 14 of the Leniency Notice and in the alternative, for a reduction of fines in accordance with point 27 of the Leniency Notice. The application was followed by subsequent submissions.
- (36) In the course of the investigation¹⁵, the Commission has sent several requests for information under Article 18 of Regulation (EC) No 1/2003 as well as under Point 12 of the Leniency Notice to, amongst others, the Addressees.
- (37) On 20 November 2014, the Commission initiated proceedings pursuant to Article 11(6) of Regulation (EC) No 1/2003 against DAF Trucks N.V., DAF Trucks 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, Renault Trucks SAS, , and adopted a Statement of Objections, which it notified to these entities.¹⁶

¹⁴ In 2011, Fiat S.p.A. was demerged into two separate legal entities, which, after subsequent mergers, continued as CNH Industrial N.V. and Fiat Chrysler Automobiles NV.

¹⁵ The Office of Fair Trade (OFT) opened an investigation into the UK trucks market. The investigation, which concerned the same undertakings as the Commission's investigation, was conducted under the Competition Act 1998 as well as under the Enterprise Act 2002. On 21 December 2011 the OFT closed the criminal investigation under the Enterprise Act 2002. On 15 June 2012 the OFT issued a public statement announcing the closure of its investigation under the Competition Act 1998.

¹⁶ As set out at recital (4) above, the Commission also opened proceedings against a number of entities of an additional undertaking on 20 November 2014.



- (38) As provided for in point 29 of the Leniency Notice, by letter of 20 November 2014, the Commission informed Volvo/Renault, Daimler and Iveco of its preliminary intention to apply a reduction of a fine within a specified band, as provided for in point 26 of the Leniency Notice.
- (39) Subsequent to the adoption and notification of the Statement of Objections of 20 November 2014, the Addressees had access to the complete file of the Commission.
- (40) In [...] all of the Addressees approached the Commission informally and asked to continue the case under the settlement procedure. The Commission subsequently decided to launch settlement proceedings for this case after each of the Addressees had confirmed its willingness to engage in settlement discussions.
- (41) Settlement meetings between each Addressee and the Commission took place between [...] and [...]. During those meetings, each Addressee expressed its views on the objections raised by the Commission against them. The Addressees' comments were carefully considered by the Commission and, where appropriate, taken into account. The Commission also provided the Addressees with an estimation of the range of fines likely to be imposed by the Commission and informed them that in a Post-Statement of Objections settlement procedure, following receipt by the Commission of the settlement submissions, no additional Statement of Objections would be adopted.
- (42) At the end of the settlement discussions, the Addressees considered that there was a sufficient common understanding as regards the potential objections and the estimation of the range of likely fines to continue the settlement process.
- (43) Between [...] and [...], MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault and Iveco (i.e. the Addressees) submitted to the Commission their formal requests to settle pursuant to Article 10a (2) of Regulation (EC) No 773/2004 (the "settlement submissions"). The settlement submission of each Addressee contained:
- an acknowledgement in clear and unequivocal terms of the Addressee's liability for the infringement summarily described as regards its object, the main facts, their legal qualification, including its role and the duration of its participation in the infringement in accordance with the results of the settlement discussions;
 - an indication of the maximum amount of the fine the Addressee expected to be imposed by the Commission and which it would accept in the framework of a settlement procedure;
 - the Addressee's confirmation that it has been sufficiently informed of the objections the Commission raised against it and that it has been given sufficient opportunity to make its views known to the Commission;
 - the Addressee's confirmation that it has been provided by the Commission with all the information necessary for allowing it to make an informed decision on whether or not to settle;
 - the Addressee's confirmation that it did not request to be heard again in an oral hearing before the Commission adopts the final settlement decision;
 - the Addressee's agreement to receive the final decision pursuant to Articles 7 and 23 of Regulation (EC) No 1/2003 in English.
- (44) Each of the Addressees made the above-mentioned submission conditional upon the imposition of a fine by the Commission which will not exceed the amount as specified in its settlement submission.



2.2. The main evidence relied on

- (45) The principal documentary evidence relied upon consists of the documents submitted by MAN (the immunity applicant), Volvo/Renault (leniency applicant), Daimler (leniency applicant) and Iveco (leniency applicant), corporate statements made by these Addressees, documents copied by the Commission during the course of above mentioned inspections, and replies to the Commission's requests for information.

3. DESCRIPTION OF THE CONDUCT

3.1. Further transparency between the Addressees

- (46) All of the Addressees exchanged gross price lists and information on gross prices, and most of them (see (48)) engaged in exchanging computer-based truck configurators. All of these elements constituted commercially sensitive information. Over time, truck configurators, containing the detailed gross prices for all models and options, replaced the traditional gross price lists. This facilitated the calculation of the gross price for each possible truck configuration. The exchange was operated both on a multilateral and on a bilateral level.

- (47) In most cases, gross price information for truck components was not publicly available and information that was publicly available was not as detailed and accurate as the information exchanged between, amongst others, the Addressees. By exchanging current gross prices and gross price lists, combined with other information gathered through market intelligence, the Addressees were better able to calculate their competitors' approximate current net prices – depending on the quality of the market intelligence at their disposal.

- (48) Similarly, the exchange of configurators helped the comparison of own offers with those of competitors, which further increased the transparency of the market. In particular, it could be understood from the truck configurators which extras would be compatible with which trucks, and which options would be part of the standard equipment or an extra. All of the Addressees, with the exception of DAF, had access to the configurator of at least one other Addressee. Some configurators only granted access to technical information, such as bodybuilder portals, and did not include any price information.

3.2. Nature and scope of the infringement

- (49) The collusive contacts engaged in by the Addressees in the period 1997 to 2010 took place in the form of regular meetings at venues of industry associations, at trade fairs, product demonstrations by manufacturers or competitor meetings organised for the purpose of the infringement. They also included regular exchanges via e-mails and phone calls. The Addressees' headquarters (hereinafter: Headquarter-Level) were directly involved in the discussion of prices, price increases and the introduction of new emission standards until 2004. From at least August 2002 onwards, discussions took place via German Subsidiaries (hereinafter: German-Level), which, to varying degrees, reported to their Headquarters.

- (50) These collusive arrangements included agreements and/or concerted practices on pricing and gross price increases in order to align gross prices in the EEA and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies required by EURO 3 to 6 standards.



- (51) From 1997 until the end of 2004, the Addressees participated in meetings involving senior managers of all Headquarters¹⁷ (see for example (52)). In these meetings, which took place several times per year, the participants discussed and in some cases also agreed their respective gross price increases.¹⁸ Before the introduction of price lists applicable at a pan-European (EEA) level (see above at (28)), the participants discussed gross price increases, specifying the application within the entire EEA, divided by major markets. During additional bilateral meetings in 1997 and 1998 apart from the regular detailed discussions on future gross price increases, the relevant Addressees exchanged information on harmonising gross price lists for the EEA.¹⁹ Occasionally, the participants, including representatives of the Headquarters of all of the Addressees, also discussed net prices for some countries.²⁰ They also agreed on the timing of the introduction of, and on the additional charge to be applied to, the emissions technology complying with EURO emissions standards.²¹ In addition to agreements on the levels of price increases, the participants regularly informed each other of their planned gross price increases.²² Furthermore, they exchanged their respective delivery periods and their country-specific general market forecasts, subdivided by countries and truck categories²³. In addition to the meetings, there were regular exchanges of competitively sensitive information by phone and email.²⁴
- (52) The following examples of meetings illustrate the nature of the discussions, in particular between the Addressees at the Headquarter-Level during the early period of the infringement. On 17 January 1997, a meeting was organised in Brussels.²⁵ It was attended by representatives of the Headquarters of all of the Addressees. The evidence demonstrates that future gross list price changes were discussed. During a meeting on 6 April 1998 in the context of an industry association meeting, which was attended by representatives of the Headquarters of all of the Addressees, the participants coordinated on the introduction of EURO 3 standard compliant trucks. They agreed not to offer EURO 3 standard compliant trucks before it was compulsory to do so and agreed on a range for the price additional charge for EURO 3 standard compliant trucks.
- (53) On the upcoming changes to Euro price lists, the evidence shows further that all of the Addressees were involved in discussions about using the introduction of the Euro currency to reduce rebates. The parties involved discussed that France had the lowest prices and agreed that prices in France had to be increased.²⁶
- (54) After the introduction of the Euro currency and with the introduction of pan-European (EEA) price lists for almost all manufacturers (see (28)), the Addressees started systematically to exchange their respective planned gross price increases through their German subsidiaries (see for example (59)), while the collusive contacts at the level of senior managers of the Headquarters continued in parallel

¹⁷ [...]
¹⁸ [...]
¹⁹ [...]
²⁰ [...]
²¹ [...]
²² [...]
²³ [...]
²⁴ [...]
²⁵ [...]
²⁶ [...]



between 2002 and 2004. For example during a meeting on 10 and 11 April 2003,²⁷ in the context of an industry association meeting, which was attended by, amongst others, representatives of the Headquarters of all of the Addressees, discussions took place concerning, amongst other things, prices and the modalities of the introduction of Euro 4 standard compliant trucks, similar to the discussions that had previously been held concerning the Euro 3 standard (see (52)). In addition, non-senior representatives of the Headquarters and the German Subsidiaries occasionally organised common meetings including both common and separate agenda points and discussions (see for example (59)).

- (55) The exchanges involving the German-Level took place via regular competitor meetings and contacts were organised between employees of the German Subsidiaries.²⁸ In addition to these meetings, there were regular exchanges by phone and email.²⁹ The topics discussed covered technical topics and delivery periods but also prices (normally gross prices).³⁰ Frequently, the participants of these exchanges, including the Addressees, also exchanged commercially sensitive information such as order intake, stock, and other technical information by email and phone.³¹
- (56) In later years, the meetings involving the German-Level became more formalised and gross price increase information that was not available in the public domain was usually inserted in a spread sheet split by truck standard model for each producer.³² These exchanges took place several times per year.³³ The future gross price increase information exchanged referred either only to the basic truck models or to the trucks and the available options (often this was indicated separately in the tables exchanged), and usually no net prices or net price increases were exchanged. Information on intended future gross price increases exchanged at the level of the German Subsidiaries was, in varying degrees, forwarded to the respective Headquarters.³⁴
- (57) The exchange on planned future gross price increases and on the new emissions standards technology continued over the years and as of 2007 regularly included also the delivery periods of the truck producers.³⁵ As of 2008, the exchanges became more formalised by using a unified template for the purpose of exchanging information concerning the planned gross price increases.³⁶
- (58) The exchanges, at least, put the Addressees in a position to take account of the information exchanged for their internal planning process and the planning of future gross price increases for the coming calendar year.³⁷ Furthermore the information may have influenced the price positioning of some of the Addressees' new products.³⁸

27 [...]

28 [...]

29 [...]

30 [...]

31 [...]

32 [...]

33 [...]

34 [...]

35 [...]

36 [...]

37 [...]

38 [...]

- (59) The following examples illustrate the nature of the discussions in which representatives of the German-Level took part. At the end of 2004, an employee of DAF Trucks Deutschland GmbH sent an email to, amongst others, the representatives of the German Subsidiaries requesting that they communicate their planned gross price increases for 2005. The summarised and compiled price increase information was sent back to all of the participants, including all of the Addressees, a few days later containing information on intended gross price increases.³⁹ The Addressees attended a meeting between 4 and 5 July 2005 in Munich which was attended by both non-senior Headquarter-Level representatives and employees of the German Subsidiaries.⁴⁰ It appears from the evidence that common activities and meetings were scheduled. In addition special sessions were also foreseen involving the non-senior representatives of the Headquarters and separate meetings involving the representatives of the German Subsidiaries.⁴¹ During one of these latter sessions the participants, including all of the Addressees, exchanged information about their planned future gross price increases for 2005 and 2006 as well as the additional cost of complying with the EURO 4 emissions standards.⁴² Further meetings involving representatives of the German Subsidiaries continued the discussions on price increases and the price increases for Euro 4 and Euro 5 standards include the meetings held on 12 April 2006⁴³ as well as on 12 and 13 March 2008.⁴⁴

- (60) The evidence shows that information on gross price increases of, amongst others, all of the Addressees as of November 2010 and as of January 2011 had been collected from participants in the exchanges. The content of this list has been reproduced in a handwritten note by an employee of MAN who also received the gross price increase information concerning the other participants directly from Daimler. This information was provided when Daimler called MAN to find out details about MAN's next gross price increase.⁴⁵

3.3. Geographic Scope

- (61) The geographic scope of the infringement covered the entire EEA throughout the entire duration of the infringement.

3.4. Duration of the infringement

- (62) As set out in Section 4.2, all of the Addressees started their participation in the infringement on 17 January 1997.

- (63) The infringement is considered to have ended on 18 January 2011, which is the date on which inspections began. For MAN the infringement is considered to have ended on 20 September 2010 when it applied for immunity.

39 [...]

40 [...]

41 [...]

42 [...]

43 [...]

44 [...]

45 [...]



4. LEGAL ASSESSMENT

(64) Having regard to the body of evidence, the facts as described in Section 4 and the Addressees' clear and unequivocal acknowledgement in their settlement submissions, the Commission makes the following legal assessment.

4.1. Application of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement

4.1.1. Agreements and concerted practices

(a) Principles

(65) Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement prohibit agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States or the Contracting Parties to the EEA Agreement respectively and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market and/or the EEA as applicable.

(66) Although Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement draw a distinction between the concept of concerted practice and that of agreements between undertakings, the object is to bring within the prohibition of these Articles a form of coordination between undertakings by which, without having reached the stage where an agreement properly so-called has been concluded, they knowingly substitute practical cooperation between them for the risks of competition. Thus, conduct may fall under Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement as a concerted practice even where the parties have not explicitly subscribed to a common plan defining their action in the market but knowingly adopt or adhere to collusive devices which facilitate the coordination of their commercial behaviour.⁴⁶

(67) The concepts of agreement and concerted practice are fluid and may overlap. Indeed, it may not even be possible to make such a distinction, as an infringement may present simultaneously the characteristics of each form of prohibited conduct, while, when considered in isolation, some of its manifestations could accurately be described as one rather than the other.⁴⁷

(b) Application to this case

(68) The conduct described in Section 4 above can be characterised as a complex infringement of Article 101 of the TFEU and Article 53 of the EEA Agreement, consisting of various actions which can either be classified as agreements or concerted practices, within which the Addressees knowingly substituted practical cooperation between them for the risks of competition.

(69) This conduct therefore presents all of the characteristics of an agreement and/or concerted practice in the sense of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement, which had as its object the prevention, restriction and/or distortion of competition with respect to Trucks within the EEA. The Addressees were, in particular, involved in the above-described anticompetitive arrangements concerning

⁴⁶ See Case T-7/89 *Hercules v Commission* EUT:1991:75, paragraph 256. See also Case 48/69, *Imperial Chemical Industries v Commission* EUC:1972:70, paragraph 64, and Joined Cases 40-48/73, etc., *Suiker Unie and others v Commission* EUC:1975:174, paragraphs 173-174.

⁴⁷ Case C-49/92 *P Commission v Anic Partecipazioni*, EUC:1999:356, paragraph 81.



the sale of Trucks through several layers of competitor meetings and other contacts, which took place at the Headquarter-Level and the German-Level.

4.2. Single and Continuous Infringement

(a) Principles

- (70) An infringement of Article 101(1) of the TFEU and of Article 53(1) of the EEA Agreement may result not only from an isolated act, but also from a series of acts or from continuous conduct, even if one or more aspects of that series of acts or continuous conduct could also, in themselves and taken in isolation, constitute an infringement of that provision. According to settled case law, if different actions form part of an 'overall plan', because their identical object distorts competition within the internal market, the Commission is entitled to impute responsibility for those actions on the basis of participation in the infringement considered as a whole.⁴⁸

(b) Application to this case

- (71) In the present case, the conduct described in Section 4 constitutes a single and continuous infringement of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement from 17 January 1997 until 18 January 2011. At the same time, on the basis of the facts described above, any one of the aspects of conduct, including in respect of any one of the products and in respect of any one of the Member States (or wider regions) has as its object the restriction of competition and therefore constitutes an infringement of Article 101 TFEU and/or Article 53 of EEA Agreement in its own right.⁴⁹ The single anti-competitive economic aim of the collusion between the Addressees was to coordinate each other's gross pricing behaviour and the introduction of certain emission standards in order to remove uncertainty regarding the behaviour of the respective Addressees and ultimately the reaction of customers on the market. The collusive practices followed a single economic aim, namely the distortion of independent price setting and the normal movement of prices for Trucks in the EEA.
- (72) Several factors such as the common characteristics of the content of the contacts, the identity and, for some of the Addressees, overlaps of individuals participating in the contacts, the timing of the contacts or the proximity in time confirm that the collusive contacts were linked and complementary⁵⁰ in nature, since each of them was intended to deal with one or more of the consequences of the normal pattern of competition within the framework of an EEA-wide plan having a single objective.⁵¹
- (73) The evidence available shows that the conduct described above constituted an on-going process and did not consist of isolated or sporadic occurrences. The contacts between the Addressees were of a continuous nature, with numerous regular contacts (face-to-face meetings, phone calls and email exchanges). The different elements of the infringement were in pursuit of a common anti-competitive object as described

⁴⁸ Joined Cases C-204/00 etc. *Aalborg Portland et al.* EU:C:2004:6, paragraph 258.

⁴⁹ See Judgment in *Commission v. Verhuizingen Coppens NV*, C-441/11P, EU:C:2012:778, paragraphs 37, 45; Judgment *Commission v. Aalberts Industries and Others*, C-287/11 P, EU:C:2013:445, paragraph 65; Judgment of 10 October 2014 *Soliver v. Commission*, T-68/09, EU:T:2014:867, paragraphs 108-112.

⁵⁰ Case T-587/08 *Del Monte v Commission*, not yet reported, at paragraph 593.

⁵¹ Case T-54/03 *Lafarge v Commission* [2008] ECR II-120, at paragraph 482; Joined Cases T-101/05 and T-111/05 *BASF and UCB v Commission* [2007] ECR II-4949, at paragraph 179.



- above, which remained the same throughout the entire period of the infringement. The existence of a single and continuous infringement is also supported by the fact that the anticompetitive conduct followed a similar pattern throughout the entire period of the infringement.
- (74) Although as of 2004 the collusive contacts took place amongst the German Subsidiaries rather than amongst the Headquarters, such contacts had nevertheless the same object as the previous meetings between representatives of the Headquarters-Level, namely the distortion of independent price setting and of the normal movement for prices for Trucks in the EEA. This is evidenced by the fact that the discussions between the representatives of the German Subsidiaries continued to address the same topics, and in the same way as in other previous meetings involving representatives of the Headquarters⁵².
- (75) By exchanging EEA-wide applicable gross price lists,⁵³ the Addressees were in a better position to understand from the price increase information exchanged by the German Subsidiaries, each other's European price strategy, than they would have been solely on the basis of the market intelligence at their disposal.⁵⁴
- (76) Furthermore, a limited number of individuals from each Addressee had various contacts which followed a similar pattern throughout the entire period of the infringement, although various circles and levels of exchanges existed. The Addressees intended to contribute to the common objectives of the continuing anti-competitive conduct as described in recitals (49) to (60) and were aware of, or could reasonably have foreseen, the general scope and the essential characteristics of the infringement as a whole.
- (77) The overall scheme was implemented over a period of several years employing the same mechanisms and pursuing the same common purpose of eliminating competition.
- (78) On this basis and with regard to the common design of contacts and the common objective of the infringement, the series of collusive contacts that take place between the Addressees constitutes a single and continuous infringement of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement.
- 4.3. Restriction of Competition**
- (a) Principles
- (79) To come within the prohibition laid down in Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement, an agreement or a concerted practice must have as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition in the internal market and/or the EEA as applicable.
- (80) In that regard, it is apparent from the case-law that there is no need to examine the actual effects of an agreement or concerted practice when it has as its object the

⁵² Cf. paras to (49) to (60) above.

⁵³ Although Iveco did not have an EEA-wide applicable gross price list for its own trucks, it received the

⁵⁴ EEA-wide applicable gross price lists of the other Addressees. It depends on the strategy of each company how much resources they dedicated to competitor monitoring. The Addressees had, to varying degrees, access to further data through customers spontaneously presenting competitor offers in order to negotiate prices and via mystery shopping (see paragraph (29)).



prevention, restriction or distortion of competition within the internal market and/or EEA and when the anti-competitive object of the conduct in question is proved.⁵⁵

(b) Application to this case

(81) The anti-competitive behaviour described in paragraphs (49) to (60) above has the object of restricting competition in the EEA-wide market. The conduct is characterised by the coordination between Addressees, which were competitors, of gross prices, directly and through the exchange of planned gross price increases, the limitation and the timing of the introduction of technology complying with new emission standards and sharing other commercially sensitive information such as their order intake and delivery times. Price being one of the main instruments of competition, the various arrangements and mechanisms adopted by the Addressees were ultimately aimed at restricting price competition within the meaning of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement.

(82) It is settled case-law that for the purposes of Article 101 of the TFEU and Article 53 of the EEA Agreement there is no need to take into account the actual effects of an agreement when it has as its object the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market and/or EEA, as applicable. Consequently, in the present case it is not necessary to show actual anti-competitive effects as the anti-competitive object of the conduct in question is proved.

4.4. Effect on Trade

(a) Principles

(83) Article 101 of the TFEU is aimed at agreements and concerted practices which might harm the attainment of a single market between the Member States, whether by partitioning national markets or by affecting the structure of competition within the internal market. Similarly, Article 53 of the EEA Agreement is directed at agreements that undermine the achievement of a homogeneous EEA.

(b) Application to this case

(84) The trucks sector is characterised by a substantial volume of trade between Member States as well as between the Union and the EFTA countries of the EEA and affects the competitive structure of the market in at least two Member States.⁵⁶

(85) In this case, taking into account the market share and turnover of the Addressees within the EEA, it can be presumed that the effects on trade are appreciable⁵⁷. Furthermore, the geographical scope of the infringement which covered several Member States and the cross-border nature of the products affected also demonstrate that the effects on trade are appreciable.

4.5. Non-applicability of Article 101(3) of the Treaty and Article 53(3) of the EEA Agreement

(a) Principles

⁵⁵ Case C-67/13 P *Groupeement des Cartes Bancaires v Commission*, EU:C:2014:2204, paragraph 49; Case C-286/13 P *Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission*, EU:C:2015:184, paragraph 113.

⁵⁶ Cf. point 21 of the Guidelines on the effect on trade concept contained in Article 81 and 82 of the Treaty; OJ 2004 C101, 81, 83.

⁵⁷ Cf. point 53 of the Guidelines on the effect on trade concept contained in Article 81 and 82 of the Treaty.



(86) The provisions of Article 101(1) of the TFEU and Article 53(1) of the EEA Agreement may be declared inapplicable pursuant to Article 101(3) of the TFEU and Article 53(3) of the EEA Agreement respectively, where an agreement or concerted practice contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, provided that it allows consumers a fair share of the resulting benefit, does not impose restrictions that are not indispensable to the attainment of those objectives and does not afford the undertakings concerned the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

(b) Application to this case

(87) On the basis of the facts before the Commission, there are no indications that the conduct of the Addressees described entailed any benefits or otherwise promoted technical or economic progress.

(88) The Commission has therefore reached the conclusion that the conditions provided for in Article 101(3) TFEU and Article 53(3) of the EEA Agreement are not met in this case.

5. DURATION OF THE INFRINGEMENT

(89) As set out in Section 4.2, all Addressees started their participation in the infringement on 17 January 1997.

(90) The infringement is considered to have ended on 18 January 2011, which is the date on which inspections began. For MAN the infringement is considered to have ended on 20 September 2010 when it applied for immunity.

6. LIABILITY

(a) Principles

(91) Article 101 of the TFEU and Article 53 of the EEA Agreement apply to undertakings and associations of undertakings.⁵⁸ The notion “undertaking” covers any entity engaged in an economic activity, regardless of its legal status and the way in which it is financed.⁵⁹

(92) The term “undertaking” must be understood as designating an economic unit even if in law that economic unit consists of several natural or legal persons.⁶⁰ In order to determine whether separate legal entities form part of the same undertaking, regard must be had especially to the economic, organisational and legal links between those entities.⁶¹

(93) According to the settled case-law, where a parent company has a 100% shareholding in a subsidiary which has infringed the competition rules of the Union, then there is a

⁵⁸ Joined Cases C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P *Aalborg Portland and Others v Commission* [2004] ECR I-123, paragraph 59.

⁵⁹ Joined Cases C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P to C-208/02 P and C-213/02 P *Dansk Rørindustri and Others v Commission* [2005] ECR I-5425, paragraph 112; Case C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze and Others* [2006] ECR I-289, paragraph 107; and Case C-205/03 P *FININ v Commission* [2006] ECR I-6295, paragraph 25.

⁶⁰ Joined Cases C-201/09 P and C-216/09 P *Areclor v Mittal and Luxembourg v Commission and Others* [2011] ECR I, point 95.

⁶¹ Case C-97/08 P *Akzo Nobel and Others v Commission* [2009] ECR I-8237, paragraph 58.



rebuttable presumption that the parent company can and does in fact exercise decisive influence over the conduct of its subsidiary⁶².

(b) Application to this case

- (94) Having regard to the body of evidence and the facts described above and the Addressees' clear and unequivocal acknowledgements in their settlement submissions, the Commission holds the below listed undertakings, consisting of the following legal entities, liable for the infringement of Article 101 TFEU and Article 53 of the EEA Agreement.

6.1. MAN

- (95) The following legal entities are held jointly and severally liable for the infringement committed by MAN:

- (a) MAN Truck & Bus AG, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 20 September 2010, and, as parent company, for the conduct of its subsidiary MAN Truck & Bus Deutschland GmbH from 3 May 2004 until 20 September 2010. MAN Truck & Bus AG acknowledged that, as a parent company, it exercised decisive influence over its subsidiary MAN Truck & Bus Deutschland GmbH during the relevant period.
- (b) MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 3 May 2004 until 20 September 2010.
- (c) MAN SE, as parent company, for the conduct of its subsidiary MAN Truck & Bus AG from 17 January 1997 until 20 September 2010 and of its subsidiary MAN Truck & Bus Deutschland GmbH from 3 May 2004 until 20 September 2010. MAN SE acknowledged that it exercised, as a parent company, decisive influence over its wholly-owned subsidiary MAN Truck & Bus AG from 17 January 1997 until 20 September 2010 and as an (indirect) parent company over its subsidiary MAN Truck & Bus Deutschland GmbH from 3 May 2004 until 20 September 2010.

6.2. Daimler

- (96) Daimler AG is held liable, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 18 January 2011.

6.3. Iveco

- (97) The following legal entities are held jointly and severally liable for the infringement committed by Iveco:

- (a) Iveco S.p.A., as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 14 November 2008, and, as a parent company, for the conduct of its subsidiary Iveco Magirus AG from 26 June 2001 until 18 January 2011. Iveco S.p.A. acknowledged that, it exercised, as a parent company, decisive influence over its subsidiary Iveco Magirus AG during the relevant period.
- (b) Iveco Magirus AG, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 26 June 2001 until 18 January 2011.

⁶² See Case C-97/08 P Akzo Nobel and others v Commission [2009] ECR I-08237, paragraph 60.



- (c) Fiat Chrysler Automobiles N.V., as a (former) parent company, for the conduct of its subsidiary Iveco S.p.A. from 17 January 1997 until 14 November 2008 and of its subsidiary Iveco Magirus AG from 26 June 2001 until 31 December 2010. Fiat Chrysler Automobiles N.V. acknowledged that it exercised, as a (former) parent company, decisive influence over its subsidiary Iveco S.p.A. from 17 January 1997 until 31 December 2010 and as an (indirect) parent company over its subsidiary Iveco Magirus AG from 26 June 2001 until 31 December 2010.
- (d) CNH Industrial N.V., as a parent company, for the conduct of its (indirect) subsidiary Iveco Magirus AG from 1 January 2011 until 18 January 2011. CNH Industrial N.V. acknowledged that it exercised, as a parent company, decisive influence over its subsidiary Iveco S.p.A. and as an (indirect) parent company over its subsidiary Iveco Magirus AG from 1 January 2011 until 18 January 2011.

6.4. Volvo/Renault

(98) The following legal entities are held jointly and severally liable for the infringement committed by Volvo/Renault:

- (a) Volvo Lastvagnar AB, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 8 April 2010, and, as parent company, for the conduct of its subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (to the extent that this does not involve the liability for Renault Trucks Deutschland GmbH) from 20 January 2004 until 18 January 2011. Volvo Lastvagnar AB acknowledged that it exercised, as a parent company, decisive influence over its subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH during the relevant period.
- (b) Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 20 January 2004 until 18 January 2011 and, as legal and economic successor, for the involvement of Renault Trucks Deutschland GmbH in the infringement from 20 January 2004 until 18 January 2011.
- (c) Renault Trucks SAS is liable, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 18 January 2011, and as a parent company for the conduct of its subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (to the extent that it is the legal and economic successor of Renault Trucks Deutschland GmbH) from 20 January 2004 until 18 January 2011. Renault acknowledged that it exercised during the relevant period, as a parent company, decisive influence over its subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (to the extent that it is the legal and economic successor of Renault Trucks Deutschland GmbH).
- (d) AB Volvo, as a parent company, for the conduct of:
 - its subsidiary Renault Trucks SAS from 2 January 2001 until 18 January 2011;
 - its (indirect) subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (including as legal and economic successor of Renault Trucks Deutschland GmbH) from 20 January 2004 until 18 January 2011; and
 - its subsidiary Volvo Lastvagnar AB from 17 January 1997 until 8 April 2010.



- (99) AB Volvo acknowledged that it exercised, as a parent company, decisive influence over its subsidiary Renault Trucks SAS from 2 January 2001 until 18 January 2011; over its subsidiary Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (including as legal and economic successor of Renault Trucks Deutschland GmbH) from 20 January 2004 until 18 January 2011; and over its subsidiary Volvo Lastvagnar AB from 17 January 1997 until 18 January 2011.

6.5. DAF

- (100) The following legal entities are held jointly and severally liable for the infringement committed by DAF:
- (a) DAF Trucks N.V., as a direct participant, for its involvement in the infringement from 17 January 1997 until 27 February 2009 and , as parent company for the conduct of DAF Trucks Deutschland GmbH from 20 January 2004 until 18 January 2011. DAF Trucks N.V. acknowledged that it exercised as a parent company decisive influence over its subsidiary DAF Trucks Deutschland GmbH from 20 January 2004 until 18 January 2011.
 - (b) DAF Trucks Deutschland GmbH, as a direct participant, for its involvement in the infringement from 20 January 2004 until 18 January 2011.
 - (c) PACCAR Inc., as a parent company, for the conduct of its subsidiary DAF Trucks N.V. from 17 January 1997 until 27 February 2009 and for the conduct of its subsidiary DAF Trucks Deutschland GmbH from 20 January 2004 until 18 January 2011. PACCAR Inc. acknowledged that it exercised as a parent company decisive influence over its subsidiary DAF Trucks N.V. from 17 January 1997 until 18 January 2011 and over its subsidiary DAF Trucks Deutschland GmbH from 20 January 2004 until 18 January 2011.

7. REMEDIES

7.1. Article 7 of Regulation (EC) No 1/2003:

- (101) Where the Commission finds that there is an infringement of Article 101 TFEU and Article 53 of the EEA Agreement it may by decision require the undertakings concerned to bring such infringement to an end in accordance with Article 7 of Regulation (EC) No 1/2003.

- (102) Given the secrecy in which the arrangements of the infringement were carried out, in this case it is not possible to declare with absolute certainty that the infringement has ceased. It is therefore necessary for the Commission to require the undertakings to which this Decision is addressed to bring the infringement to an end (if they have not already done so) and to refrain from any agreement or concerted practice which may have the same or a similar object or effect.

7.2. Article 23(2) of Regulation (EC) No 1/2003 – Fines

- (103) Under Article 23(2) of Regulation (EC) No 1/2003, the Commission may by decision impose fines on undertakings and associations of undertakings where, either intentionally or negligently, they infringe Article 101 TFEU and Article 53 of the



- EEA Agreement⁶³. For each undertaking participating in the infringement, the fine must not exceed 10% of its total turnover in the preceding business year.
- (104) In this case, based on the facts described in this decision, the Commission considers that the infringement was committed intentionally.
- (105) The Commission imposes fines in this case on the undertakings to which this decision is addressed.
- (106) Pursuant to Article 23(3) of Regulation (EC) No 1/2003, the Commission must, in fixing the amount of the fine to be imposed, have regard to all relevant circumstances and particularly the gravity and duration of the infringement, which are the two criteria explicitly referred to in that Regulation. In doing so, the Commission sets the fines at a level sufficient to ensure deterrence. In setting the fines to be imposed, the Commission refers to the principles laid down in its Guidelines on fines⁶⁴. Finally, the Commission applies, as appropriate, the provisions of the Leniency Notice and the Settlement Notice.⁶⁵
- 7.2.1. *Calculation of the fines*
- (107) According to the Guidelines on fines, the basic amount of the fine to be imposed on each undertaking concerned results from the addition of a variable amount and an additional amount. The variable amount results from a percentage of up to 30% of the value of sales of goods or services to which the infringement relates in a given year (normally, the last full business year of the infringement) multiplied by the number of years of the undertaking's participation in that infringement. The additional amount ("entry fee") is calculated as a percentage between 15% and 25% of the value of sales.⁶⁶ The resulting basic amount can then be increased or reduced for each undertaking if aggravating or mitigating circumstances are found to be applicable.
- 7.2.2. *The value of sales*
- (108) The basic amount of the fine to be imposed on the undertakings concerned is to be set by reference to the value of sales,⁶⁷ that is to say, the value of the undertaking's sales of goods or services to which the infringement directly or indirectly related in the relevant geographic area in the EEA.
- (109) In this case, the relevant value of sales is the undertaking's sales of medium trucks and heavy trucks both as rigid trucks as well as tractor trucks (as defined in Section 2.1 above) in the EEA. The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the Addressees in the present proceedings.

⁶³ According to Article 5 of Council Regulation (EC) No 2894/94 of 28 November 1994 concerning arrangements for implementing the Agreement on the European Economic Area, "the Community rules giving effect to the principles set out in Articles 85 and 86 [now Articles 101 and 102 of the Treaty] of the EC Treaty [...] shall apply *mutatis mutandis*" (OJ L 305, 30.11.1994, p.6.).

⁶⁴ Guidelines on the method of setting fines imposed pursuant to Article 23(2)(a) of Regulation (EC) No 1/2003 (OJ C 210, 1.09.2006, p.2).

⁶⁵ Commission Notice on the conduct of settlement procedures in view of the adoption of Decisions pursuant to Article 7 and Article 23 of Council Regulation (EC) No 1/2003 in cartel cases (OJ C 167, 2.7.2008, p. 1).

⁶⁶ Points 19-26 of the Guidelines on fines.

⁶⁷ Point 12 of the Guidelines on fines.



- (110) The Commission normally takes the sales made by the undertakings during the last full business year of their participation in the infringement⁶⁸. If the last year is not sufficiently representative, the Commission may take into account another year and/or other years for the determination of the value of sales. Based on the foregoing, and on the information provided by the Addressees, the Commission used the undertakings' sales in the last full business year of their participation in the infringement, namely 2010.
- (111) The Commission will also take into account the evolution of the EEA territory during the infringement period following the accessions of new Member States to the Union in 2004 and 2007. Regarding the assessment of the fine for the infringement before 1 May 2004, only the proxy for the value of sales within the then 18 Contracting Parties to the EEA agreement will be taken into account. From 1 May 2004 until 31 December 2006 the proxy for the value of sales within the then 28 Contracting Parties to the EEA agreement will be taken into account. From 1 January 2007 until the end of the infringement the proxy for the value of sales within the then 30 Contracting Parties to the EEA agreement will be taken into account.
- (112) When determining the appropriate level of the fines to be imposed on undertakings that have infringed Article 101 TFEU and Article 53 of the EEA Agreement, the Commission must ensure, in light of the specificities of the case before it, that its action has the necessary deterrent effect, while, at the same time, respecting the general EU law principle of proportionality. In order to achieve these objectives, it is appropriate for the Commission to refer to the value of sales of goods or services to which the infringement relates as a basis of setting the fine, as well as the duration and gravity of the infringement. However, while reference to these factors provides a good indication of the order of magnitude of the fine, they should not be regarded as the basis for an automatic and arithmetical calculation method. In line with the principle of proportionality, it is considered that a sufficiently deterrent effect can be achieved in the present case without having recourse to the full value of the undertakings' sales of trucks in the EEA. Therefore, the Commission deems it appropriate to apply point 37 of the Guidelines on Fines, which allows it to depart from the methodology of the Guidelines, to adjust uniformly the proportion of each undertaking's value of sales for the purposes of calculating the variable and additional amounts of the fines.
- (113) In light of the foregoing, the Commission has used the value of sales set out in Table 1 below for the purposes of calculating the variable and additional amounts of the fines.

Table 1: The value of sales

Undertaking	Retained value of sales for fines calculation
MAN	[...]
Daimler	[...]
Iveco	[...]

⁶⁸ Point 13 of the Guidelines on fines.



Volvo/Renault	[...]
DAF	[...]

7.2.3.

Gravity

- (114) The gravity of the infringement determines the percentage of the value of sales taken into account in setting the fine. In assessing the gravity of the infringement, the Commission has regard to a number of factors, such as the nature of the infringement, the combined market share of all the undertakings concerned, the geographic scope of the infringement and/or whether or not the infringement has been implemented.⁶⁹
- (115) Price coordination arrangements such as those described in this Decision are, by their very nature, among the most harmful restrictions of competition. The proportion of the value of sales taken into account for such infringements will, therefore, generally be set at the higher end of the scale of the value of sales.⁷⁰
- (116) The Commission also takes into account the combined market share of the Addressees in the European Economic Area (EEA), which is around 90% and the fact that the infringement covered the entire EEA.
- (117) Given the specific circumstances of this case, in particular taking into account the nature, the geographic scope of the infringement as well as the combined market share of the undertakings, the proportion of the value of sales to be taken into account is 17%.

7.2.4.

Duration

- (118) In calculating the fine to be imposed on each undertaking, the Commission also takes into consideration the duration of the infringement as set out in Section 4.4.⁷¹
- (119) Volvo/Renault, a leniency applicant, was the first Addressee to provide compelling evidence of events previously unknown to the Commission, which allowed the Commission to identify the starting date of the infringement for all of the Addressees as the 17 January 1997. Thereby, the starting date for the infringement was changed from 16 January 2001 to 17 January 1997. The evidence submitted by Volvo/Renault contained contemporaneous handwritten notes, meeting reports and meeting invitations of an employee, who personally participated in competitor meetings, which are part of the infringement. The evidence contained exact meeting dates and detailed information about further anticompetitive contacts. As these additional facts allowed the Commission to increase the duration of the infringement they are not taken into account against Volvo/Renault for the purposes of determining its fine. In application of Point 26 of the Guidelines on Fines, therefore, Volvo/Renault is granted partial immunity for the period from 17 January 1997 until 15 January 2001. As a result, only the period from 16 January 2001 to 18 January 2011 is taken into account for the calculation of Volvo/Renault's fine.

⁶⁹ Points 21 and 22 of the Guidelines on fines.
⁷⁰ Point 23 of the Guidelines on fines.
⁷¹ Point 24 of the Guidelines on fines.



- (120) The duration to be taken into account for the purposes of calculating the fine to be imposed on each addressee and the resulting multipliers for duration are set out in Table 2.

Table 2: Duration

Undertaking	Duration	Multipliers
MAN	17 January 1997 – 20 September 2010	13.67
Daimler	17 January 1997 – 18 January 2011	14
Iveco	17 January 1997 - 18 January 2011	14
Volvo/Renault	16 January 2001 - 18 January 2011	10
DAF	17 January 1997 - 18 January 2011	14

7.2.5. *Determination of the additional amount*

- (121) The infringement committed by the Addressees involves horizontal price collusion within the meaning of point 25 of the Guidelines on fines. The basic amount of each fine should, therefore, include a sum of between 15% and 25% of the retained value of sales to deter the Addressees from entering into such illegal practices in the future.⁷²

- (122) For the purposes of deciding the proportion of the retained value of sales to be taken into account, the Commission took into consideration the factors set out in recitals (115) to (116). The proportion of the retained value of sales to be taken into account for the purposes of calculating the additional amount should, therefore, be 17%.

7.2.6. *Calculation of the basic amount*

- (123) Based on the criteria explained in recitals (103)-(122), the basic amount of the fine to be imposed on each undertaking is set out in Table 3.

Table 3: Basic amounts of the fine

⁷² Point 25 of the Guidelines on fines.



Undertaking	Basic amount in EUR
MAN	[...]
Daimler	[...]
Iveco	[...]
Volvo/Renault	[...]
DAF	[...]

7.2.7. *Adjustments to the basic amount of the fine: aggravating or mitigating factors*

(124) The Commission may increase the basic amount where it considers that aggravating circumstances apply. Those circumstances are listed in a non-exhaustive way in point 28 of the Guidelines on fines. The Commission may also reduce the basic amount where it considers that mitigating circumstances apply. Those circumstances are listed in a non-exhaustive way in point 29 of the Guidelines on fines.

(125) The Commission does not consider that any aggravating or mitigating circumstances apply in this case.

7.2.8. *Application of the 10% turnover limit*

(126) Article 23(2) of Regulation (EC) No 1/2003 provides that for each undertaking participating in the infringement, the fine imposed shall not exceed 10% of its total turnover in the preceding business year.

(127) In this case, none of the fines calculated (see Table) exceeds 10% of the respective undertaking's total turnover in 2015.

7.2.9. *Application of the Leniency Notice*

(128) On 20 September 2010, MAN SE and all of the subsidiaries directly and indirectly controlled by it applied for immunity from fines in accordance with point 14 of the Commission's 2006 Leniency Notice in relation to an alleged infringement in the truck industry. On 17 December 2010, the Commission granted conditional immunity from fines to MAN.

(129) MAN's co-operation has fulfilled the requirements of the Leniency Notice. MAN is therefore granted immunity from fines in this case.

(130) Volvo/Renault was the first undertaking to meet the requirements of points 24 and 25 of the Leniency Notice. Volvo/Renault was notified of the decision of 20 November 2014 by which the Commission announced its preliminary intention to grant a reduction of any fine imposed on Volvo/Renault within the range of 30-50%. Volvo/Renault provided, as explained above in recital (119), compelling evidence allowing the Commission to extend the duration of the infringement. Volvo/Renault was, therefore, granted partial immunity for the relevant period.

(131) With respect to the remainder of the evidence submitted by Volvo/Renault concerning the infringement found by the Commission, such evidence contained contemporaneous documents which, although useful for establishing certain additional facts (see further recital (131) below), principally served to corroborate evidence already available to the Commission. With respect to the evidence useful for establishing additional facts, the Commission notes that this evidence helped it



- better to understand the overall contact pattern and thereby strengthened the Commission's ability to prove the infringement. Therefore, Volvo/Renault is granted 40% reduction of its fines.
- (132) Daimler was the second undertaking to meet the requirements of points 24 and 25 of the Leniency Notice. Daimler was notified of the decision of 20 November 2014 by which the Commission announced its intention to grant a reduction of any fine imposed on Daimler within the range of 20-30%. Daimler provided the Commission with further contemporaneous evidence and corroborating evidence of a detailed nature. Daimler submitted very detailed information on the subject matter of several multilateral meetings and contacts including a very detailed analysis of the evidence, explaining the development of contacts and the functioning of the collusion. Daimler's cooperation significantly contributed to the Commission's understanding of the functioning of the collusion and added solid elements to prove the infringement. Therefore, the Commission concludes that evidence provided by Daimler strengthened in a substantial way the Commission's ability to prove the facts pertaining to this infringement. Consequently, Daimler is granted 30% reduction of its fines.
- (133) Iveco was the third undertaking to meet the requirements of points 24 and 25 of the Leniency Notice. Iveco was notified of the decision of 20 November 2014 by which the Commission announced its intention to grant a reduction of any fine imposed on Iveco of up to 20%. The evidence submitted by Iveco with respect to the infringement found by the Commission was useful to identify the participants of several meetings. Furthermore, Iveco provided presentations which competitors exchanged at such meetings. Iveco's cooperation contributed to the Commission's overall ability to prove the infringement principally by corroborating evidence already in the Commission's possession. Iveco is accordingly granted 10% reduction of its fines.
- 7.2.10. *Application of the Settlement Notice*
- (134) In accordance with point 32 of the Settlement Notice, the reward for settlement results in a reduction of 10% of the amount of the fine to be imposed after the 10% turnover cap has been applied having regard to the Guidelines on fines. Pursuant to point 33 of the Settlement Notice, when settled cases involve leniency applicants, the reduction of the fine granted to them for settlement will be added to their leniency reward.
- (135) As a result of the application of the Settlement Notice, the amount of the fine imposed on each Addressee is reduced by 10%, which is added to the leniency reduction.
- 7.2.11. *Conclusion: final amount of individual fines to be imposed in this decision*
- (136) The fines to be imposed pursuant to Article 23(2) of Regulation (EC) No 1/2003 are set out in Table 4.

Table 4: Individual fines

Undertaking	Fines (in EUR)
-------------	----------------



MAN	0
Daimler	1 008 766 000
Iveco	494 606 000
Volvo	670 448 000
DAF	752 679 000

HAS ADOPTED THIS DECISION:

Article 1

By colluding on pricing and gross price increases in the EEA for medium and heavy trucks; and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies for medium and heavy trucks required by EURO 3 to 6 standards, the following undertakings infringed Article 101 TFEU and Article 53 of the EEA Agreement during the periods indicated:

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

Article 2

For the infringement referred to in Article 1, the following fines are imposed:

- (a) EUR 0 jointly and severally on MAN SE, MAN Truck & Bus AG and MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
- (b) EUR 670 448 000 jointly and severally on AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB and Renault Trucks SAS of which, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH is held jointly and severally responsible for the amount of EUR



468 855 017.

- (c) EUR 1 008 766 000 on Daimler AG.
- (d) EUR 494 606 000 on Iveco S.p.A., of which:
- (1) Fiat Chrysler Automobiles N.V. is held jointly and severally responsible for the amount of EUR 156 746 105,
 - (2) Fiat Chrysler Automobiles N.V. and Iveco Magirus AG are held jointly and severally responsible for the amount of EUR 336 119 346 and
 - (3) CNH Industrial N.V. and Iveco Magirus AG are held jointly and severally responsible for the amount of EUR 1 740 549.
- (e) EUR 752 679 000 jointly and severally on PACCAR Inc. and DAF Trucks N.V. of which
- DAF Trucks Deutschland GmbH is held jointly and severally responsible for the amount of EUR 376 118 773.

The fines shall be paid in euros, within three months of the date of notification of this Decision, to the following bank account held in the name of the European Commission:

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

IBAN: LU02 0019 3155 9887 1000
BIC: BCEELULL
Ref.: European Commission – BUFI/AT.39824

After the expiry of that period, interest shall automatically be payable at the interest rate applied by the European Central Bank to its main refinancing operations on the first day of the month in which this Decision is adopted, plus 3.5 percentage points.

Where an undertaking referred to in Article 1 lodges an appeal, that undertaking shall cover the fine by the due date, either by providing an acceptable financial guarantee or making a provisional payment of the fine in accordance with Article 90 of Commission Delegated Regulation (EU) No 1268/2012⁷³.

⁷³ OJ L 362, 31.12.2012, p. 1.



Article 3

The undertakings listed in Article 1 shall immediately bring to an end the infringements referred to in that Article insofar as they have not already done so.
They shall refrain from repeating any act or conduct described in Article 1, and from any act or conduct having the same or similar object or effect.

Article 4

This Decision is addressed to

MAN SE, Ungertstraße 69, 80805 München, Germany
MAN Truck & Bus AG, Dachauer Str. 667, 80995 München, Germany
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Oskar-Schlemmer-Straße 19-21, 80807 München, Germany
AB Volvo (publ), 405 08 Göteborg, Sweden
Volvo Lastvagnar AB, 405 08 Göteborg, Sweden
Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Oskar-Messter-Str. 20, 85737 Ismaning, Germany
Renault Trucks SAS, 99, Route de Lyon, 69806 Saint-Priest Cedex, France
Daimler AG, Mercedesstrasse 137, 70327 Stuttgart, Germany
Fiat Chrysler Automobiles N.V., Fiat House, 25 St James's Street, London, SW1A 1HA, United Kingdom
CNH Industrial N.V., 25 St James's Street, London, SW1A 1HA, United Kingdom
Iveco S.p.A., Via Puglia 35, 10156 Torino, Italy
Iveco Magirus AG, Nicolaus-Otto-Straße 27, 89079 Ulm, Germany
PACCAR Inc., PACCAR Building, 777-106th Avenue N.E., Bellevue, US - Washington 98004, USA
DAF Trucks N.V., Hugo van der Goeslaan 1, 5643 TW Eindhoven, The Netherlands
DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF-Allee 1, 50226 Frechen, Germany
This Decision shall be enforceable pursuant to Article 299 of the Treaty and Article 110 of the EEA Agreement.
Done at Brussels, 19.7.2016

*For the Commission
Margrethe VESTAGER
Member of the Commission*

Factos relativos à atividade da Autora:

c) A Autora tem por objeto comercial o transporte rodoviário de mercadorias (artigo 50.º da PIA).

Factos relativos à atividade da Ré:

d) A R. integra o “Grupo [CTO]” no qual figura como empresa-mãe da firma [CTO] (artigo 51.º da PIA).

e) A Ré e o respetivo grupo empresarial no qual se insere dedicam-se à produção e comercialização de veículos comerciais ligeiros, camiões de média tonelagem e pesados (artigo 52.º da PIA).

Factos relativos às viaturas:

Viatura com a matrícula ...:

f) A Autora celebrou, em 09.04.2009, na qualidade de locatária, o contrato de locação financeira mobiliária n.º 349050, em que foi locadora a sociedade [PPL] e que teve por objeto o veículo ..., em estado de novo e com mais de 6 toneladas (artigos 53.º e 66.º e 67.º da PIA).



g) Foi a Autora quem escolheu o referido veículo junto do fornecedor [TTA], com o preço de venda de 42.554,67€ (acrescido de IVA), coincidindo este preço com o preço (ou valor) atribuído “bem locado” / “capital” no contrato de locação (artigo 68.º da PIA)

h) Por via de tal contrato, o referido veículo foi locado à A., pelo prazo de 60 meses, com início a 08.04.2009 e termo a 09.04.2014 (art 69.º da PIA).

i) Nos termos das condições particulares do referido contrato, a Autora obrigou-se a pagar à empresa locadora 60 rendas mensais no valor de 1 380,44€, a que acrescia IVA à taxa legal (artigo 70.º da PIA).

j) Nos termos das condições particulares do referido contrato, o valor residual dos bens locados seria de 1 571,09 €, a que acrescia IVA à taxa legal (artigo 71.º da PIA).

k) O contrato foi integralmente cumprido, tendo a Autora pagado todas as rendas, exercido o direito de opção de compra e pagado o valor residual, conforme fatura-recibo n.º FTR - 1705175, emitido pela [PPL], com data de vencimento de 01.04.2014 (artigo 72.º da PIA).

l) A propriedade do ... foi, de seguida, inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ..., em 25.07.2014 (artigo 73.º da PIA).

m) A A. foi a única utilizadora do veículo desde o momento da sua compra em novo até à data da inscrição da propriedade a seu favor (art 74.º da PIA).

Viatura com a matrícula ...:

n) A Autora celebrou, na qualidade de locatária, o contrato de locação financeira mobiliária n.º 337009, em que foi locadora a sociedade [PPL], que teve por objeto o veículo com a matrícula ..., em estado de novo e com mais de 6 toneladas (artigos 55.º e 85.º da PIA).

o) Foi a Autora quem escolheu o referido veículo junto do fornecedor [TTA], com o preço de venda de 34 000€ (acrescido de IVA), coincidindo este preço com o preço (ou valor) atribuído ao “bem locado” / “capital” no contrato de locação (artigo 86.º da PIA).



p) O referido veículo foi locado à Autora, pelo prazo de 60 meses, com início em 29.01.2008 e termos em 29.01.2013 (artigo 87.º da PIA).

q) Nos termos das condições particulares do referido contrato, a Autora obrigou-se a pagar à empresa locadora uma renda inicial de 1.700 € e 59 rendas mensais de 608,61€, a que acrescia IVA à taxa legal (artigo 88.º da PIA).

r) Nos termos da cláusula 12.ª das condições gerais do referido contrato: “O Locatário poderá exercer antecipadamente a opção de compra do equipamento nas seguintes condições: a) Não se encontrar em mora relativamente a qualquer uma das suas obrigações contratuais; (...) c) Pagar o valor de compra antecipada, correspondente ao capital em dívida acrescido de todos os impostos e taxas legais em vigor que incidam sobre a transmissão, bem como a comissão de reembolso antecipado prevista nas Condições Particulares, o IVA e as despesas administrativas inerentes” (artigo 89.º da PIA).

s) A Autora exerceu antecipadamente a opção de compra do veículo em 07.01.2011, tendo o contrato sido integralmente cumprido, através do pagamento de todas as rendas, conforme fatura-recibo n.º FTR-524427, datada de 07.01.2011, emitido pela [PPL] (artigo 90.º da PIA).

t) A propriedade do veículo com a matrícula ... foi, de seguida, inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ..., em 0702-2011 (artigo 91.º da PIA).

u) A Autora foi a única utilizadora do veículo desde o momento da sua compra em novo até à data da inscrição da propriedade a seu favor (artigo 92.º da PIA).

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

v) Os veículos supra identificados foram vendidos pela Ré à [CTO]Portugal - Comércio de Veículos Industriais, S.A. (doravante “ [CTO]Portugal”), que é a empresa do grupo [CTO]responsável pela comercialização dos camiões [CTO]em Portugal (artigo 14.º da contestação aperfeiçoada, doravante CA).

w) Por sua vez, a [CTO]Portugal vendeu os referidos veículos à [TTA], que os forneceu à sociedade financeira [PPL] Leasing e Factoring - Instituição Financeira de



Crédito, S.A., nos termos dos contratos de locação financeira supra referidos (artigo 104.º da CA).

x) 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, a Ré transmitiu os veículos supra identificados à [CTO]Portugal por um preço superior àquele que se teria verificado caso não tivesse ocorrido a infração (resposta aos arts 57.º, 59.º, 78.º, 96.º e 133.º da PIA).

y) O que se repercutiu nos preços de venda de tais veículos da [CTO]Portugal para a [TTA] e desta para a locadora financeira e para a Autora, que, por isso, foram superiores àqueles que se teriam verificado se não tivesse ocorrido a infração descrita na decisão da Comissão (resposta aos artigos 57.º, 79.º a 82.º, 97.º a 100.º e 133.º da PIA).

Factos relativos à divulgação e conhecimento da infração:

z) Em 19-01-2011 o canal de Televisão SIC Notícias noticiou no seu sítio na web a investigação levada a cabo pela CE, mencionando especificamente que “[a] UE está a investigar alegadas práticas de cartel por parte dos maiores fabricantes de camiões (..)” e acrescentando que “[n]a lista estão também a ... (...), bem como a ...” (artigo 73.º da CA).

aa) A 20-11-2014, a CE emitiu um comunicado de imprensa em que informou que havia adotado uma Comunicação de Objeções relativamente às Empresas Destinatárias da Decisão, no qual a CE informou que: i. os infratores eram "fabricantes de camiões pesados e médios"; ii. os mesmos eram acusados de "ter participado de um cartel em violação às regras de concorrência da UE"; iii. as práticas em questão diziam respeito a uma possível coordenação de preços. iv. a infração ocorreu no território do EEE; v. os comportamentos em questão “se provados, violariam o art. 101.º do [TFUE] e o art. 53.º do Acordo sobre o EEE” (artigo 64.º da CA).



bb) A publicação “Transportes & Negócios” publicou em 26-11-2014 um artigo com informação sobre a investigação realizada pela Comissão Europeia, aí se afirmando que “[a] Comissão Europeia informou há dias que ‘vários construtores de veículos pesados são suspeitos de terem participado num cartel, em violação das regras da UE em matéria de práticas anti-concorrenciais’”, acrescentando-se que “[a]s outras marcas que se acredita também estarem envolvidas na investigação, ..., ainda não reagiram oficialmente” (artigo 74.º da CA).

cc) No dia 19-07-2016 a CE divulgou um comunicado de imprensa sobre a decisão e publicou um resumo da decisão (artigos 69.º e 77.º da CA).

dd) A presente ação foi instaurada em 10-07-2019 contra a Ré, que é uma sociedade..., sem que a petição inicial tenha sido acompanhada por uma tradução para língua ... (artigo 81.º da CA).

ee) A R. recusou-se a receber a citação para a presente ação, ao abrigo dos arts 5.º e 8.º do Regulamento (CE) N.º 1393/2007 do PE e do Conselho de 13-11-2007, porque o ato em questão (a citação da R.) não estava redigido ou acompanhado de uma tradução para língua ... (art 82.º da CA).

ff) O Tribunal considerou que a devolução da citação se justificava, já que deveria estar acompanhada – e não estava – de uma tradução para língua ..., em cumprimento do Regulamento (CE) N.º 1393/2007 (resposta ao artigo 83.º da CA).

gg) A Ré foi citada para a presente ação em 05-11-2019 (art 79.º da CA).

Factos relativos à repercussão:

hh) hh) A Autora utiliza os veículos pesados supra identificados para desenvolver a sua atividade comercial (artigo 292.º da CA).

ii) O preço de aquisição dos veículos, entre outros, faz parte dos custos da A. (artigo 293.º da CA).”

O tribunal de primeira instância considerou como não provada a seguinte matéria de facto:



“a) A Autora tomou conhecimento da decisão da Comissão no próprio dia 19-07-2016 e tomou conhecimento dos atos e notícias descritos nas alíneas z) a cc) na data da sua publicação ou divulgação ou no mesmo ano (artigos 66.º, 70.º, 75.º e 77.º da CA).

b) 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 dos preços dos veículos.

c) O valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pagado caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 15,4% do preço bruto das viaturas, correspondente a € 6.849,38, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... e a € 5 532,46, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... (artigos 78.º e 96.º da PIA e artigo 4.º do requerimento de ampliação do pedido com a ref.^a 75077, de 11.09.2023)

d) A Autora repercutiu qualquer incremento dos seus custos nos preços por si praticados pelos seus serviços aos seus clientes, aumentando esses preços (artigo 294.º da contestação).

e) A Autora incluiu nas suas declarações de imposto o custo de aquisição dos veículos como uma despesa totalmente dedutível fiscalmente, o que resultou numa redução equivalente na sua base tributável, tendo procedido ao pagamento de menos impostos (artigo 307.º da contestação).”

b) Objecto do recurso:

Como decorre do disposto nos arts. 635.º, n.º 3, e 639.º, n.ºs 1 e 2, do CPC, as conclusões do recorrente delimitam o recurso apresentado, estando vedado ao tribunal hierarquicamente superior àquele que proferiu a decisão recorrida conhecer de questões ou de matérias que não tenham sido suscitadas, com excepção daquelas que sejam de conhecimento oficioso.

Deste modo, compete à parte que se mostra inconformada com a decisão judicial proferida indicar, nas conclusões do recurso que interpôs, que segmento ou que segmentos



decisórios pretende ver reapreciado(s), delimitando o recurso quanto aos seus sujeitos e/ou quanto ao seu objecto.

A delimitação (objectiva e/ou subjectiva) do recurso condiciona a intervenção do tribunal hierarquicamente superior, que se deve cingir à apreciação e à decisão das matérias indicadas pela parte recorrente, com excepção de eventuais questões que se revelem de conhecimento oficioso.

Isto significa que está vedado ao tribunal de recurso proceder a uma reapreciação de questões ou de matérias que não tenham sido suscitadas e, por consequência, que os seus poderes de cognição se encontram delimitados pelo recurso interposto no âmbito de um processo da iniciativa das partes.

A iniciativa das partes condiciona a intervenção do tribunal de recurso e delimita os seus poderes de cognição, sem prejuízo do caso julgado já formado e de eventuais questões que possam ser apreciadas a título oficioso.

I - Impugnação da decisão sobre a matéria de facto:

A “[CTO]” impugnou a decisão proferida sobre a matéria de facto, pretendendo que os factos provados das alíneas x) e y) passem a integrar a matéria de facto não provada, ao mesmo tempo em que pretende que a alínea d) dos factos não provados passe a integrar a matéria de facto provada.

Para fundamentar a sua posição veio alegar, muito em suma, que o tribunal recorrido violou as regras de repartição de ónus da prova e que decidiu substituir-se à autora, recorrendo a uma presunção judicial, para formar uma convicção errada, com o único e exclusivo propósito de suprir a total falta de prova.

De igual modo, veio invocar, em seu abono da sua tese, que o tribunal recorrido incorreu em erro de julgamento na apreciação da prova produzida nestes autos (máxime os relatórios “JIT” e “LWE”, os depoimentos das testemunhas [MOT] e [MNE], o depoimento do legal representante da empresa recorrida e os esclarecimentos prestados em audiência pelo perito [LLT]).



Por seu turno, a empresa “[ATL].” defendeu em síntese, a este propósito, que os factos (provados e não provados) acima mencionados foram correctamente julgados pelo tribunal recorrido.

Vejamos:

Conforme resulta do art. 640.º, n.º 1, als. a) a c), do CPC, a impugnação da decisão proferida sobre a matéria de facto, sob pena de rejeição do recurso, deve indicar os pontos da matéria de facto que considera incorrectamente julgados, deve especificar os meios de prova que imponham uma decisão diversa e deve indicar a decisão que devia ser proferida, no seu entender, sobre as questões de facto que foram impugnadas pelo recorrente.

Por seu turno, a al. b) do n.º 2 deste dispositivo exige que o recorrido indique os meios de prova (v.g. documentos, perícias ou testemunhas) que contrariem ou que infirmem as conclusões apresentadas pelo recorrente.

Sob pena de rejeição (parcial ou total) do recurso interposto, o recorrente, para além de ter de indicar os concretos pontos de facto que considera mal julgados e a decisão que, em seu entender, devia ser proferida, deve especificar em que medida os meios de prova produzidos impunham uma decisão diferente daquela que foi tomada pelo tribunal recorrido.

Deste modo, deve ser rejeitado o recurso quando o recorrente se limita a afirmar que discorda da apreciação da prova, realizada pelo tribunal de primeira instância, ao abrigo do disposto no n.º 5 do art. 607.º do CPC, sem concretizar de que modo os meios de prova produzidos impõem uma diferente decisão sobre a matéria de facto que entende ter sido mal julgada.

O recorrente deve explicar, de modo fundamentado, por remissão para os meios de prova produzidos, o que o leva a considerar que o tribunal recorrido incorreu em erro de julgamento quando fixou a matéria de facto (factos provados e/ou os factos não provados).



No caso vertente, a recorrente “[CTO]” insurge-se contra o tribunal recorrido ter sido considerado como provado que “(...) a Ré transmitiu os veículos supra identificados à [CTO]Portugal por um preço superior àquele que se teria verificado caso não tivesse ocorrido a infração (...)”, “o que se repercutiu nos preços de venda de tais veículos da [CTO]Portugal para a [TTA] e desta para a locadora financeira e para a Autora, que, por isso, foram superiores àqueles que se teriam verificado se não tivesse ocorrido a infração descrita na decisão da Comissão (...)”.

O tribunal recorrido, a respeito das alíneas x) e y) dos factos provados, deixou expresso que “(...) considera a Ré que a infração consistiu apenas em trocas de informações (...)”, mas que “(...) entendemos que resulta da decisão da Comissão que a conduta não se estribou apenas ou fundamentalmente em trocas de informação, mas também em acordos explícitos sobre preços e aumentos de preços (...)”.

A sentença recorrida esclareceu ainda a respeito desta matéria de facto que “(...) não só a infração não se consubstanciou apenas em trocas de informações, como não se resumiu a esse e outros atos de coordenação tácita, tendo implicado acordos explícitos sobre preços e aumentos de preços (...)”, que “(...) as implicações que daqui decorrem consistem no facto evidente de ser mais provável que um acordo explícito sobre preços e aumentos de preços tenha impacto nos preços do que uma troca de informações (...)” e que a “(...) constatação de que os acordos explícitos sobre preços têm uma probabilidade muito elevada de gerarem efeitos anti concorrenciais, nomeadamente por via dos preços, tem subjacente evidências empíricas, conforme explicita a Comissão no Guia Para a Quantificação de Danos (...)”.

Do que se deixa exposto resulta que a fundamentação da decisão proferida sobre matéria de facto assentou essencialmente na interpretação levado a cabo pelo Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão – Juiz 2 a respeito da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões).

Todavia, ao contrário do que alega a recorrente “[CTO]” (vide máxime conclusões 83.º e 86.º do recurso), não se afigura que o tribunal a quo tenha lavrado em erro quando considerou que a infracção sancionada extravasou a troca de informações entre as



empresas concorrentes e que também envolveu acordos explícitos sobre preços ou sobre aumentos dos preços dos camiões.

A decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões) considerou apurada uma infracção continuada aos arts. 101.º do Tratado Sobre o Funcionamento da UE e 53.º do Acordo Sobre o Espaço Económico Europeu – vide, máxime, considerando (1).

De acordo com o considerando (2) da decisão, a infracção consistiu em acordos colusórios relativos aos preços e aos aumentos do preço bruto dos camiões de média tonelagem e pesados no Espaço Económico Europeu.

Os contactos colusórios em que participaram as empresas mencionadas na decisão (entre outras, a recorrente [CTO]), durante o período temporal de 1997 a 2010, ocorreram através de reuniões regulares nas instalações das associações industriais, em feiras, demonstrações de produtos e incluíram trocas regulares de correio electrónico e a realização de chamadas telefónicas.

As sedes das empresas estiveram envolvidas directamente na negociação dos preços e nos aumentos dos preços dos camiões médios e pesados no espaço económico europeu – vide considerando (49).

Mais à frente, o considerando (50) da decisão da Comissão Europeia deixa reforçado que, entre os acordos colusórios, incluíram-se acordos e/ou práticas concertadas entre as empresas relativas à atribuição de preços e aos aumentos dos preços brutos no espaço económico europeu.

O comportamento anticoncorrencial teve como objectivo limitar a concorrência no mercado e a conduta empreendida pelas empresas concorrentes visou a coordenação dos preços brutos entre os destinatários que eram concorrentes – vide considerando (81) da decisão.

Acresce que, conforme deixou assinalado a decisão recorrida, as empresas violaram o disposto nos arts. 101.º do Tratado Sobre o Funcionamento da UE e 53.º do Acordo Sobre o Espaço Económico Europeu, por terem participado em práticas de



colusão sobre preços e sobre os aumentos do preço bruto dos camiões – vide art. 1.º da decisão.

Destes pontos da decisão da Comissão Europeia resulta, de modo inelutável, que as práticas restritivas da concorrência também envolveram entendimentos ou acordos de vontade entre as empresas concorrentes relativos a aumentos dos preços brutos dos camiões médios e pesados.

Muito embora as práticas concertadas entre as empresas concorrentes tenham implicado a troca de tabelas de preço brutos e informações sobre preços brutos, também consubstanciaram acordos colusórios relativos a aumentos do preço bruto de camiões médios e pesados.

Deste modo, mostra-se acertado o pressuposto que a sentença recorrida considerou para julgar a matéria de facto controvertida.

As infracções verificadas pela Comissão Europeia, que fundamentaram a decisão de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões), para além de terem envolvido trocas de informações comerciais sensíveis, também se traduziram em acordos firmados entre as empresas concorrentes para o aumento do preço dos camiões médios e pesados no espaço económico europeu.

Aliás, conforme a este respeito se deixou assinalado no acórdão de 0611-2023 deste Tribunal da Relação de Lisboa, proferido no âmbito do Proc.

n.º 54/19.6YQSTR (acessível em www.dgsi.pt), “(...) a interpretação de uma Decisão da Comissão da UE sancionadora de uma conduta violadora do art. 101.º do TFUE, faz-se com base no respetivo dispositivo e fundamentos. Os fundamentos incluem considerandos da Decisão necessários à compreensão do seu dispositivo ou que constituem um suporte essencial do mesmo (...)”.

Prosseguindo:

A “[CTO]” veio também alegar que não resulta da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 que tenha havido uma “fixação de preços”, nem tão-pouco que esses



acordos, estabelecidos entre as empresas concorrentes, tenham sido implementados, o que inviabiliza uma qualquer presunção judicial de dano.

Por conseguinte, importa apreciar se merece (ao não) reparo a conclusão a que chegou o tribunal a quo no sentido de que estes acordos influenciaram o preço de mercado dos camiões transaccionados, o que levou à demonstração da matéria de facto constante das alíneas x) e y).

Como primeira nota, importa referir que não se vislumbra qualquer erro de julgamento por o tribunal a quo não ter considerado que a decisão da Comissão Europeia não faz qualquer referência a “fixação de preços”, na medida em que a existência de acordos colusórios relativos a aumentos do preço bruto dos camiões também influencia o montante a pagar pelos clientes destes veículos.

Mesmo admitindo que não resulte da decisão que tenha havido “fixação dos preços” por parte das empresas envolvidas nas condutas violadoras da livre concorrência, não custa aceitar que os preços das transacções dos camiões médios e pesados foram, de facto, influenciados (ou inflacionados) pelos acordos colusórios que visavam, precisamente, o aumento do valor a pagar pelos clientes.

O preço final a pagar pelos consumidores pode ser influenciado por esses acordos, ainda que não resulte apurado o montante, em concreto, que foi cobrado a mais pelas empresas produtoras e/ou distribuidoras dos camiões médios e pesados.

Acresce que também não se vislumbra que tenha ocorrido qualquer erro de julgamento ou uma qualquer violação das normas relativas à repartição do ónus da prova, por o tribunal a quo ter presumido o dano, não obstante a decisão da Comissão Europeia nada dizer sobre a implementação dos acordos em referência.

Inserido no capítulo atinente às provas, o art. 349.º do CC permite ao julgador recorrer a presunções judiciais, nos casos em que é admitida a prova testemunhal (art. 351.º do CC), autorizando-o a retirar ilações de factos conhecidos para considerar provados factos desconhecidos.

Essas presunções podem assentar em regras da experiência comum.

Conforme se deixou exposto, muito a este propósito, no Acórdão do



Supremo Tribunal de Justiça de 06-07-2011, proferido no âmbito do Proc. n.º 3612/07.6TBLRA (in www.dgsi.pt) “(...) o uso, pelas instâncias, em processo civil, de regras de experiência comum é um critério de julgamento, aplicável na resolução de questões de facto, não na interpretação e aplicação de normas legais, que fortalece o princípio da livre apreciação da prova, como meio de descoberta da verdade, apenas subordinado à razão e à lógica (...)”.

No caso vertente, o tribunal recorrido, partindo de factos conhecidos, nomeadamente resultantes da própria decisão da Comissão Europeia de 1907-2016 (existência de acordos colusórios destinados ao aumento do preço dos camiões, duração da conduta sancionada pela Comissão Europeia, intencionalidade, continuidade e extensão da conduta, que abrangeu todo o espaço económico europeu), associados a regras da experiência comum, concluiu que a conduta sancionada teve influência nos preços dos camiões e, deste modo, julgou provada a matéria de facto em discussão nestes autos.

Segundo o próprio texto da decisão da Comissão Europeia, os factos imputados à recorrente “[CTO]” tiveram lugar entre 17-01-1997 e 18-01-2011 (vide considerandos (62) e (63)), visaram, para além do mais, o aumento do preço dos camiões médios e pesados e envolveram muitas das principais empresas que produzem e que distribuem estes equipamentos no espaço económico europeu (a saber: ...).

Os camiões em apreço nestes autos foram transacionados durante o período de tempo em que as mencionadas empresas, que representam uma percentagem elevada da quota de mercado, tinham concertado os preços dos camiões médios e pesados em todo o espaço económico europeu.

Por conseguinte, de acordo com critérios de lógica, não custa admitir que os preços dos veículos pesados em referência tenham sido influenciados (mais propriamente aumentados) pelos acordos colusórios firmados pelas empresas concorrentes (entre elas, a recorrente “[CTO]”).



Levando em conta todas estas circunstâncias, não será destituído de sentido concluir que estas empresas conseguiram provocar um aumento do preço (bruto e líquido) dos camiões no espaço económico europeu.

Atendendo a que a infracção verificada pela Comissão Europeia perdurou durante um longo período de tempo, de acordo com as regras da experiência comum, afigura-se perfeitamente plausível considerar que os acordos explícitos firmados entre as empresas concorrentes tiveram consequências práticas, que vieram a ser implementados no mercado e que influenciaram os preços de aquisição dos camiões médios e pesados.

Caso contrário, permaneceria por explicar o que teria levado as empresas concorrentes a persistir em comportamentos lesivos da livre concorrência durante tantos anos (conforme resulta, de modo expresse, da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016) e a sujeitarem-se a pesadas sanções pecuniárias, se, afinal de contas, essas trocas de informações e esses acordos colusórios não produziam quaisquer resultados práticos.

Como as condutas sancionadas pela Comissão Europeia não se limitaram a meras trocas de informações relativas aos preços brutos dos camiões e como se traduziram em acordos firmados entre as empresas concorrentes com vista à fixação do seu preço, nenhuma censura pode ser dirigida à sentença recorrida, de acordo com as regras da experiência comum, por ter considerado como provada a matéria de facto das alíneas x) e y).

Como se disse, o tribunal a quo partiu de um conjunto de circunstâncias conhecidas, que são enunciadas na sentença recorrida, para, de acordo com o disposto no art. 349.º do CC, inferir a matéria de facto acima mencionada.

O tribunal recorrido levou em consideração diversos factores, que se mostram incontornáveis, o que lhe permitiu, para além de qualquer dúvida, apurar a factualidade vertida nas alíneas x) e y) dos factos provados.

De um modo mais detalhado, atendeu com particular destaque à natureza da conduta (que se traduziu na existência de acordos explícitos para fixação de preços em todo o espaço económico europeu, incluindo Portugal), à duração da conduta que foi sancionada pela Comissão Europeia (considerou que não foi apresentada qualquer



explicação plausível para que essa conduta tenha perdurado durante tantos anos, supostamente, sem qualquer sucesso, no que diz respeito à fixação ou ao aumento do preço de venda ao público dos camiões), à intencionalidade e à continuidade (as empresas envolvidas agiram com o propósito de obterem resultados anti-concorrenciais ao longo de 14 anos), à extensão da conduta (envolveu todo o espaço económico europeu e abrangeu um conjunto de empresas produtoras e distribuidoras de camiões que tinham um quota de mercado agregada próxima dos 90%) e ainda à substituíbilidade do produto (entendeu que os camiões médios e pesados não são substituíveis por outros veículos, o que aumenta a probabilidade das condutas colusórias acabarem por ser bem sucedidas).

Muito em suma: entende-se que nenhuma censura pode ser dirigida à sentença recorrida por se ter socorrido das circunstâncias conhecidas acima enunciadas, em conjugação com as regras da experiência comum, para considerar como provada a matéria de facto das alíneas x) e y).

Não se mostra descabido considerar que o período (muito) alargado de tempo em que perdurou a infracção em causa (desde o dia 17-01-1997 até ao dia 18-01-2011, ou seja, durante aproximadamente 14 anos), associado à elevada quota de mercado das empresas que foram sancionadas, à ampla área geográfica envolvida (todo o espaço económico europeu), à intencionalidade e à (falta) de substituíbilidade do produto, determinou um aumento do preço final dos camiões (médios ou pesados) que foram transaccionados naquele período temporal, incluindo aqueles que foram adquiridos pela empresa recorrida “[ATL].”.

Deste modo, ao contrário do que deixou alegado a recorrente “[CTO]” (vide máxima conclusão 45.º do recurso), afigura-se que a sentença recorrida identificou, de modo claro, os “factos conhecidos”, que lhe permitiram, de acordo com as regras da experiência comum, julgar como provada esta matéria de facto.

Na parte respeitante à “motivação”, deixou explanado sobre os “factos relativos aos «prejuízos» e nexos de causalidade – alíneas v) a y) dos factos provados” (vide pág. 54), um conjunto de circunstâncias que permitiam julgar como provados os danos e o nexo de causalidade (vide máxima págs. 58 a 87 da sentença).



Para o efeito, o tribunal recorrido apreciou criticamente os meios de prova de que disponha (incluindo o relatório [LWE] ou o Guia Prático da Comissão Europeia), sem que se vislumbre que tenha incorrido em violação de dispositivos legais aplicáveis ou que tenha chegado a conclusões ilógicas ou irrazoáveis, de acordo com as regras da experiência comum.

Ainda que a recorrente “[CTO]” discorde (legitimamente) do teor da sentença, compreende-se o raciocínio lógico seguido pelo tribunal a quo para julgar como provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y) (máxime que a empresa “[ATL]” pagou pelos camiões preços líquidos superiores àqueles que teria suportado se não tivesse ocorrido a infracção descrita na decisão da Comissão Europeia), levando sobretudo em consideração o

período alongado de tempo em que a infracção foi cometida, a área geográfica em que esta ocorreu e a elevada quota de mercado das empresas envolvidas.

Acresce que o tribunal de primeira instância não fez uso de uma presunção inilidível, ao contrário daquilo que deixou exposto a empresa recorrente “[CTO]” (vide máxime conclusão 113.º do recurso interposto).

A este propósito, a sentença deixou consignado que “(...) a Diretiva e a Lei n.º 23/2018 contêm presunções legais de danos que não são aplicáveis ao caso concreto, face ao âmbito temporal destas disposições nos termos referidos nas considerações prévias, impondo-se, por conseguinte, o esforço de fundamentação dos factos dados como provados sobre esta matéria (...)”.

De modo expreso, o tribunal recorrido (vide máxime pág. 54 da sentença) afastou-se do regime jurídico da Directiva 2014/104/UE e da Lei n.º 23/2018, de 05-06, o que, todavia, não o impediu de se socorrer de uma presunção judicial para o apuramento dos danos e do nexo de causalidade, em conformidade com o disposto nos arts. 349.º a 351.º do CC.

Como se deixou assinalado, o tribunal a quo fez uso de um conjunto de circunstâncias resultantes da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (que integra a al. b) dos factos provados) para julgar como provado que a conduta sancionada implicou



a subida do preço líquido dos camiões e que, por esse motivo, a “[ATL].” sofreu um prejuízo resultante da aquisição dos veículos com as matrículas

A decisão da Comissão Europeia serviu para demonstrar um conjunto de factos (que a infracção intencional cometida envolveu, grosso modo, muitos dos principais fabricantes de camiões – ... [CTO]–, em todo o espaço económico europeu, desde 17-01-1997 até 18-01-2011), que permitiram ao tribunal recorrido inferir outros factos (factos desconhecidos), de acordo com as regras da experiência comum.

Deste modo, verifica-se que a sentença recorrida levou em consideração, para além do mais, a “existência”, a “natureza”, o “âmbito material, subjectivo, temporal e territorial” da infracção em causa, conforme esta se mostra delimitada pela decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016.

Porventura, considerou outros factos que não decorrem, pelo menos, de modo imediato, da decisão (a falta de substituibilidade é notória, caso se tenha em atenção que os camiões médios ou pesados não são funcionalmente substituíveis por veículos ligeiros ou por veículos pesados de passageiros).

A recorrente “[CTO]” tinha perfeito conhecimento da mencionada decisão, teve oportunidade de delinear a sua estratégia processual, de contrariar a pretensão indemnizatória formulada nos autos e de exercer a sua defesa, sendo certo que o tribunal de primeira instância, de acordo com o princípio da livre apreciação da prova, não estava vinculado a atender a toda a prova (v.g. documental e testemunhal) que foi oferecida pelas partes ao longo do presente processo.

Importa ainda salientar que o tribunal a quo avaliou as características próprias do mercado dos camiões (que afirmou estar sujeito a uma “concorrência intensa”), o que, todavia, não o impediu de, com base em diversos fundamentos, julgar como provada a matéria de facto das alíneas x) e y).

Para além do mais, deixou consignado a este propósito, com particular destaque, que “(...) se a conduta não produziu efeitos ninguém melhor do que a Ré estava em condições de explicar porquê de forma concreta e de esclarecer como é que durante cerca de 14 anos participou nesta azáfama de comportamentos colusivos sem se aperceber que



a mesma não tinha qualquer sucesso ou sem a abandonar em momento anterior. Ora, o simples facto da Ré optar por invocar teorias económicas em vez de apresentar esse esclarecimento concreto é a razão mais evidente de que este esclarecimento concreto não existe (...).”

Mais:

A recorrente “[CTO]” veio também sustentar que a presunção judicial de dano e de nexo de causalidade consubstancia uma violação do disposto nos arts. 342.º, 349.º e 351.º do CC, perante um caso de total inércia de alegação e de prova por parte da empresa recorrida “[ATL].”

Como já se referiu, a presunção constitui um meio de prova (a par de outros) de que o julgador se pode socorrer para apurar a matéria de facto controvertida, partindo de factos conhecidos para inferir factos desconhecidos, segundo um processo lógico e de acordo com as regras da experiência comum.

No caso vertente, a recorrida “[ATL].” alegou e demonstrou um conjunto de factos que permitiu ao tribunal a quo inferir a matéria de facto constante das alíneas x) e y) da sentença recorrida.

As circunstâncias conhecidas, enunciadas na sentença recorrida (que, aliás, não mereceram qualquer apontamento crítico por parte da recorrente “[CTO]”) e que derivam, em grande parte, da mencionada decisão de 19-07-2016, permitem concluir, de modo seguro, que os camiões, que foram adquiridos pela empresa recorrida “[ATL].”, sofreram um aumento de preço devido à conduta delituosa sancionada pela Comissão Europeia.

Em termos lógicos, de acordo com as regras da experiência comum, aceita-se que o seu preço tenha sido influenciado pelos acordos colusórios celebrados pelas empresas produtoras e distribuidoras dos camiões médios e pesados, levando em consideração, entre outras circunstâncias, o período alongado em que a infracção foi cometida, a área geográfica em causa, a elevada quota de mercado das empresas envolvidas, a intencionalidade e a (falta) de substituíbilidade do produto.



Como já se disse, caso não tivessem produzido quaisquer resultados, permaneceria por explicar o que teria levado as empresas a persistir em comportamentos lesivos da livre concorrência durante tantos anos.

Deste modo, discorda-se da recorrente “[CTO]” quando sustenta que se mostram ilógicas as conclusões que o tribunal a quo retirou da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016, que a aludida presunção judicial configura um insanável erro de julgamento e que traduz uma violação do art. 351.º do CC.

Aliás, conforme deixou sublinhado o recente Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13-02-2025, proferido no Proc. n.º 54/19.6YQSTR (in www.dgsi.pt), a propósito de um caso muito semelhante, no âmbito de uma acção de «private enforcement», por conduta violadora do art. 101.º do TFUE, é possível inferir a existência de dano e de nexo causal a partir dos elementos constantes da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016, proferida no Processo AT 39824 – Camiões.

“(…) 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 (…)”.

Deste modo, partindo das circunstâncias decorrentes da mencionada decisão da Comissão Europeia, como fez a sentença recorrida, não se afigura ilógico ou irrazoável julgar demonstrada a existência de um dano e estabelecer um nexo de causalidade entre a conduta sancionada e o aumento do preço de venda dos camiões.

Acresce que não se vislumbra qualquer restrição legal quanto ao uso de uma presunção judicial para o apuramento da matéria de facto controvertida, na medida em que esses factos - alíneas x) e y) dos factos provados – podiam vir a ser julgados provados com base na prova testemunhal oferecida pelas partes.

Por último, verifica-se que a empresa recorrida “[ATL].”, ao longo do presente processo, alegou factos respeitantes aos danos sofridos (que correspondem, grosso modo, ao sobrecusto suportado com a aquisição dos camiões) e ofereceu meios de prova para demonstrar a sua ocorrência.



Após ter alegado e demonstrado que a recorrente “[CTO]” foi condenada pela Comissão Europeia no âmbito da decisão de 19-07-2016 - Processo AT 39824 (vide máxime alíneas a) e b) dos factos provados), a recorrida “[ATL].” também alegou e provou que os camiões com as matrículas ... foram adquiridos dentro do período temporal em que foi cometida a infracção continuada aos arts. 101.º do Tratado Sobre o Funcionamento da UE e 53.º do Acordo Sobre o Espaço Económico Europeu (vide máxime alíneas f) a y) dos factos provados).

Apresentou diversos elementos de prova para demonstrar os factos integrantes da causa de pedir, muito em particular ofereceu prova documental (v.g., a cópia da decisão da Comissão Europeia, o documento denominado “reclamação de danos” ou o relatório intitulado “Cartel dos Camiões - Estimação do mark-up praticado durante o período em que vigorou o cartel”), ao mesmo tempo em que arrolou diversas testemunhas, entre elas, [BAT].

Por conseguinte, não se acompanha o recurso (vide máxime conclusão 107.º) quando se sustenta que a autora não apresentou qualquer outro elemento probatório do alegado dano (para além da cópia da decisão da Comissão Europeia) ou quando afirma o tribunal a quo se fundou exclusivamente nessa decisão.

Isto significa que a empresa “[ATL].” alegou e demonstrou, com base nos meios de prova por si oferecidos, muitos dos factos integrantes da causa de pedir, ainda que o tribunal a quo se tenha socorrido de outro meio de prova admissível - a presunção judicial - para julgar como provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y) da sentença recorrida.

Aliás, as conclusões a que chegou o tribunal recorrido, a este propósito, resultam, em certa medida, do denominado relatório “Cartel dos Camiões - Estimação do mark-up praticado durante o período em que vigorou o cartel”, que, como se viu, foi oferecido pela empresa recorrida “[ATL].”.

Deste elemento de prova resulta, com destaque, que “(...) os acordos de aumento dos preços brutos ocorreram de forma continuada por um longo período de tempo. Ora, isto implica que, caso não houvesse um efeito nos preços finais, os participantes não



teriam nenhum incentivo em manterem a prática colusiva, sendo por isso de admitir que houvesse uma relação estreita entre os preços brutos de lista (PBL) e os preços finais (...)” ou que “mesmo que não existisse acordo sobre preços, do mero acordo para compartilhar preços já resultarão preços mais elevados (...)”.

Deste modo, não se acompanha a recorrente “[CTO]” quando afirma que a autora “[ATL].” não fez qualquer esforço de alegação e, muito menos, de prova de um qualquer facto em que pudesse assentar a demonstração de que sofreu um dano ou do nexo causal com a conduta sancionada.

Para além de ter alegado e provado muitos dos factos integrantes da causa de pedir, sustentou, com particular destaque (vide máxime arts, 60.º e 62.º da petição inicial), no que diz respeito aos danos e ao nexo de causalidade, que “(...) o aumento de preço fixou-se no valor médio de 15,4% (...)” e ainda que “(...) durante o período em que durou a infração, os veículos fabricados pela Ré foram vendidos por um valor médio superior em 15,4% ao valor que corresponderia o (normal) preço de venda dos mesmos veículos, caso não tivesse existido a distorção das regras de concorrência em resultado da infração que a Ré cometeu e por que foi condenada (...)”.

Simplesmente não logrou provar o montante dos prejuízos decorrentes da infracção continuada às leis da concorrência (vide, a este propósito, a alínea c) dos factos não provados), por o tribunal recorrido ter entendido, com particular destaque, que o “(...) resultado alcançado pelo Professor [BAT] apenas pode ser considerado fiável se se puder concluir que o mercado comparador que escolheu cumpre os parâmetros enunciados” e que “(...) consideramos que não conseguiu demonstrar que o mercado comparador é suficientemente semelhante em relação ao mercado afetado pela infração para sustentar a conclusão de que os dois mercados foram afetados de forma semelhante por variações, não relacionadas com a infração, que ocorreram durante o mesmo período que esta última (...)”.

Não obstante, dando cumprimento ao ónus da prova que se encontra previsto pelo art. 342.º do CC, alegou e demonstrou um conjunto de factos integrantes da causa de pedir: grosso modo, a condenação da recorrente “[CTO]” no âmbito da decisão de 19-07-



2016 - Processo AT 39824 e a aquisição dos camiões com as matrículas ... dentro do período temporal em que foi cometida a infracção, o que permitiu ao tribunal a quo, servindo-se de uma presunção judicial, inferir a matéria de facto constante das alíneas x) e y).

Isto mesmo que alguns dos meios de prova por si oferecidos se tenham revelados inócuos para o apuramento, em concreto, dos prejuízos causados, muito em particular as declarações de parte do seu legal representante ou depoimento da testemunha [MNE].

Os meios de prova não têm que demonstrar todos os factos alegados pela parte que os ofereceu e o julgador pode recorrer a presunções judiciais dentro dos limites que estão previstos pelos arts. 349.º a 351.º do CC.

Por conseguinte, improcede, nesta parte, o recurso interposto pela “[CTO]“, na medida em que não se verifica que o tribunal a quo tenha recorrido a uma presunção juridicamente inadmissível (muito em particular por ter violado o disposto nos arts. 342.º, 349.º e 351.º do CC), nem tão-pouco que o juízo de indução careça de lógica ou que exceda os parâmetros a que devia obedecer.

Prosseguindo:

De seguida, acrescentou que o tribunal de primeira instância devia, pelo menos, ter ficado numa situação de dúvida relativamente à matéria de facto constante das alíneas x) e y), o que deveria ter levado a que esses factos viessem a ser julgados como não provados, de acordo com o disposto no art. 414.º do CPC (vide máxime arts. 104.º e 106.º das conclusões do recurso interposto).

Estabelece o art. 414.º do CPC, sob a epígrafe “princípio a observar em caso de dúvida”, que “a dúvida sobre a realidade de um facto e sobre a repartição do ónus da prova resolve-se contra a parte a quem o facto aproveita”.

Em anotação a este dispositivo, Lebre de Freitas esclarece o seguinte: “(...) a dúvida do julgador sobre a ocorrência de um facto equivale à falta de prova desse facto, pelo que resulta em desvantagem para a parte que tinha o ónus de o provar. Dilo o art.



346.º do CC para os casos em que a dúvida resulta da contraprova oposta pela parte não onerada à prova produzida pela parte onerada; mas o princípio aplica-se também nos casos em que não é produzida prova suficiente pela parte onerada, sem que a parte contrária tenha, por seu lado, produzido qualquer meio de prova (...)” – in “Código de Processo Civil Anotado, Volume 2.º, 3.ª Edição, pág. 215.

Incorrerá em erro de julgamento o julgador que venha a considerar como provado um determinado facto, não obstante existam dúvidas sobre a sua ocorrência, decorrentes da insuficiência da prova apresentada pela parte a quem o facto aproveita e/ou da contraprova oferecida pela parte contrária.

No caso vertente, percorrendo a fundamentação constante da decisão recorrida, não se vislumbra que o tribunal a quo se tenha deparado com dúvidas sobre se a conduta imputada à recorrente “[CTO]” causou (ou não) prejuízos patrimoniais à recorrida “[ATL].” e, não obstante essas dúvidas, tenha vindo a considerar esses prejuízos como provados.

Após ter procedido à apreciação global da prova produzida nestes autos, conseguiu apurar, de modo lógico, sem quaisquer hesitações ou dúvidas, que a conduta imputada à “[CTO]”, grosso modo, causou prejuízos à “[ATL].”, decorrente do aumento do preço dos camiões e, em consequência, considerou esses factos como provados.

Por conseguinte, não se vislumbra que tenha existido qualquer estado de dúvida no espírito do julgador (por exemplo, sobre a interpretação a sufragar a respeito da decisão da Comissão Europeia ou sobre os danos) que devesse ter levado a julgar como não provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y).

Nada do que acima se deixou exposto se mostra contrariado por a sentença recorrida, no segmento da motivação da decisão da matéria de facto respeitante ao “standard da prova”, ter feito apelo à teoria da probabilidade prevalecente.

Mais:



A “[CTO]” veio também invocar que o tribunal a quo não avaliou devidamente a prova documental e testemunhal que foi oferecidas pelas partes, designadamente que desconsiderou os relatórios “JIT” e “LWE” devido à deficiente compreensão do seu teor (vide máxime arts. 87.º e 88.º das conclusões), que não levou em consideração os depoimentos de [MOT], de [MNE] e as declarações de parte do legal representante da recorrida ([ATM]), nem tão-pouco atendeu aos esclarecimentos prestados pelo perito [LLT] (vide máxime arts. 125.º a 127.º e 136.º a 145.º das conclusões do recurso).

De acordo com o disposto no art. 662.º, n.º 1, do CPC, sob a epígrafe “modificabilidade da decisão de facto”, “(...) a Relação deve alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto, se os factos tidos como assentes, a prova produzida ou um documento superveniente impuserem decisão diversas (...)”.

Se, o “juiz aprecia livremente as provas segundo a sua prudente convicção” (vide art. 607.º, n.º 5, do CPC), o recorrente pode sindicar essa avaliação, com vista a obter a modificação da matéria de facto fixada, de acordo com o disposto no art. 640.º do CPC, sustentando que ocorreu erro de julgamento e indicando que a prova produzida, ainda que conjugada com as regras da experiência comum, impunha uma diferente decisão.

In casu, salvo o devido respeito, nada autoriza a que se proceda à alteração da matéria de facto (provada e não provada) constante da sentença (ou seja, as alíneas x) e y) dos factos provados e a alínea d) dos factos não provados), não obstante a recorrente “[CTO]” se mostre inconformada com a livre valoração das provas levada a cabo pelo tribunal de primeira instância.

Ainda que discutível, foi esta a avaliação da prova realizada pelo tribunal de primeira instância, a qual somente é susceptível de ser contrariada, com o intuito de proceder à modificação do quadro factual traçado, desde que os meios de prova, oferecidos pela recorrente “[CTO]

levassem a decisão diversa (vide art. 640.º, n.º 1, al. b), do CPC).

O julgador aprecia livremente a prova produzida (art. 607.º, n.º 5, do



CPC) e o recurso da matéria de facto não se destina à realização de um segundo julgamento, antes visa a correcção de erros de julgamento, que resultem dos concretos meios de prova indicados pela parte insatisfeita com a decisão.

Os meios de prova oferecidos pela “[CTO]” não têm a virtualidade de contrariar a apreciação da prova realizada pelo tribunal a quo, ou seja, não conseguiram demonstrar (ou, pelo menos, criar a dúvida) que os acordos colusórios destinados ao aumento do preço não tiveram impacto nos preços suportados pela empresa adquirente dos camiões, nem que a “[ATL].” repercutiu o sobrecusto no preço dos serviços prestados.

A sentença proferida pelo tribunal de primeira instância, após advertir que o relatório [LWE] “(...) teve como pressuposto o facto de a infração ter consistido apenas em troca de informações, conforme decorre dos pontos 1.9., 2.7, 4.1., 4.2. e 4.4. a 4.17 (...)”, afastou, de seguida, a “(...) valia probatória deste meio de prova (...)”.

Como decorre textualmente deste documento, apresentado com a contestação, o estudo intitulado “Como avaliar os efeitos da infração no Caso de Camiões” assentou no pressuposto que a infracção sancionada se tinha cingido à mera troca de informações sobre os preços brutos dos camiões.

Como acima se deixou exposto, as infracções sancionadas, para além de terem envolvido trocas de informações comerciais, também se traduziram em acordos firmados entre as empresas concorrentes para o aumento do preço dos camiões médios e pesados no espaço económico europeu.

Deste modo, não se vislumbra que o tribunal de primeira instância tenha lavrado em erro de julgamento, por, de acordo com a sua livre convicção, não ter atribuído ao estudo elaborado pela [LWE] a relevância que a recorrente “[CTO]” pretendia que lhe fosse reconhecido, com o intuito de julgar como não provada a matéria de facto constante das mencionadas alíneas x) e y).

O mesmo se diga, *mutatis mutandis*, sobre o relatório “[JIT]”.

Com o estudo intitulado “Uma análise económica dos efeitos prováveis da conduta anticoncorrencial nos mercados de camiões médios e pesados em Portugal”, procurou-se demonstrar que as características do mercado dos camiões impediam que a mera troca de



informações entre as empresas pudesse levar a um acordo colusivo, bem-sucedido, sobre os seus preços.

Afirma-se nesse estudo (junto aos autos com o requerimento apresentado no dia 12-01-2021), com particular relevância para o caso, que dada “a (i) grande e significativa diferença entre preços brutos de catálogo e preços líquidos, (ii) a grande variação observada nesta diferença e (iii) o facto de não haver uma relação estável e sistemática entre preços brutos de catálogo e preços líquidos, a troca de informação sobre preços brutos de catálogo não aumentou suficientemente a transparência do mercado para permitir a implementação bem sucedida de um acordo colusivo.” – vide 2.12.

Como se vê, este elemento de prova também assenta no pressuposto (incorrecto) que ocorreu uma mera troca de informações entre as empresas concorrentes e que inexistiram quaisquer acordos colusórios com vista à fixação dos camiões médios e pesados no espaço económico europeu.

Deste modo, não se consegue afirmar que o tribunal a quo tenha lavrado em erro de julgamento por ter desconsiderado este elemento de prova (assim como que, de igual modo, não se verifica que tenha incorrido em erro por desvalorizar o estudo “Avaliação económica do relatório actualizado do Prof. [BAT] elaborado pelos mesmos autores, junto aos autos pela recorrente “[CTO]” com o requerimento apresentado no dia 31-05-2024).

Nenhuma censura merece a sentença recorrida quando sustenta, a dado momento (vide fls. 101 a 103), de acordo com a livre convicção do julgador, que “(...) a análise efetuada assume como pressuposto que a infração se traduziu essencialmente numa mera troca de informações, quer porque é essa a descrição da conduta que é feita, conforme referido, quer porque utiliza a metodologia proposta pela Comissão nas suas Orientações para este tipo de conduta. Já vimos que este pressuposto está errado (...)” e que “(...) a qualificação da conduta como restrição por objeto, conforme a Comissão a qualificou (cf. pontos 79 a 82), assume justamente um pressuposto totalmente distinto daquele que o relatório [JIT] e a Ré defendem (...)”.

Muito menos estes elementos de prova podem servir para garantir a interpretação autêntica da aludida decisão de 19-07-2016 - Processo AT 39824 (Camiões),



designadamente para esclarecer a extensão ou a natureza da infracção que foi sancionada pela Comissão Europeia.

O depoimento da testemunha [MOT], um dos autores dos citados estudos oferecidos pela recorrente “[CTO]”, nada acrescentou com relevância a respeito da matéria de facto em apreciação, porquanto se limitou a transmitir as suas opiniões em sede de audiência de julgamento, com base na avaliação anteriormente realizada.

Se de acordo com o disposto no art. 396.º do CC, “a força probatória dos depoimentos das testemunhas é apreciada livremente”, não se vislumbra que o tribunal a quo tenha incorrido em erro de julgamento ao considerar que “(...) o depoimento prestado por [MOT] foi, no essencial, convergente com o relatório apresentado (...)” e que “(...) pelas razões explicitadas, tais meios de prova não são suscetíveis de infirmar as conclusões alcançadas (...)”.

Esta testemunha manifestou a sua opinião no sentido que a conduta anticoncorrencial empreendida pela recorrente “[CTO]” (em conjunto com as outras empresas produtoras e distribuidoras destes veículos), mesmo que tenha envolvido acordos colusórios, não teve qualquer influência nos preços dos camiões médios ou pesados, incluindo nos veículos com as ... que foram adquiridos pela “[ATL].”.

O tribunal recorrido, de acordo com o princípio da livre apreciação da prova, desvalorizou o depoimento desta testemunha, ao mesmo em tempo em que, recorrendo a uma presunção judicial, julgou como provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y), muito em particular por ter entendido que esses acordos colusórios se repercutiram no preço de aquisição dos camiões com as matrículas ..., tendo em conta, entre outras circunstâncias, o

período alargado da infracção cometida, a área geográfica, a elevada quota de mercado das empresas, a intencionalidade e a falta de substituíbilidade do produto.

Conforme se deixou consignado na sentença proferida pelo tribunal de primeira instância, “(...) se temos uma conduta que pelas suas características torna altamente provável a produção de efeitos anticoncorreciais, a ausência de uma explicação concreta sobre as razões pelas quais essa probabilidade não se verificou e sobre as razões pelas quais a Ré não se apercebeu disso ou não abandonou a conduta durante cerca de 14 anos conduz, mediante à aplicação de parâmetros de



normalidade e razoabilidade, à conclusão de que essa explicação não existe e que, por conseguinte, aquilo que é altamente provável se torna em uma certeza (...).”

Aliás, caso os acordos não tivessem produzido quaisquer resultados, permaneceria por explicar o que teria levado as empresas a persistir em comportamentos lesivos da concorrência durante tantos anos e a sujeitarem-se a serem sancionadas, sem qualquer proveito, pela Comissão Europeia.

Como se disse, este tribunal de recurso somente deverá proceder à alteração da decisão proferida sobre a matéria de facto caso consiga concluir que ocorreu erro de julgamento, ou seja, quando se afigure incorrecta a avaliação da prova realizada pelo tribunal de primeira instância, o que, in casu, manifestamente não sucedeu.

Acresce que as declarações de parte do legal representante da empresa recorrida “[ATL].” ([ATM]) e o depoimento da testemunha [MNE], sobretudo nos segmentos indicados no recurso interposto, em nada contrariam a convicção a que chegou o tribunal recorrido a respeito dos factos em apreciação.

Deste modo, inexistente qualquer fundamento para se proceder à alteração da decisão proferida sobre a matéria de facto, de acordo com o disposto na al. b) do n.º 1 do art. 640.º do CPC, na medida em que incumbia à empresa recorrente “[CTO]” especificar ou indicar, neste aspecto particular, os concretos meios de prova que impunham diferente decisão sobre os factos em apreciação.

Mesmo admitindo que os preços dos camiões oscilam ao longo do tempo (seja subindo, seja baixando) dessa circunstância não se consegue retirar a conclusão que o tribunal incorreu em erro de julgamento quando julgou como provado que a “[CTO]” transmitiu os camiões com as matrículas ... por um preço superior aquele que resultaria do livre funcionamento do mercado.

Ainda que, em termos gerais, o preço dos camiões possa ser influenciado por um conjunto de circunstâncias, que determinam a subida ou a redução do seu valor, que pode ter sido (ou não) percebido pelo legal representante da empresa recorrida, isso não invalida ou compromete a conclusão a que chegou o tribunal a quo no sentido que os acordos colusórios, sancionados decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 - Processo



AT 39824 (Camiões), fizeram inflacionar o valor de aquisição destes veículos, nos moldes que acima se deixaram expostos.

O recurso da matéria de facto não constitui um segundo julgamento da causa, a alteração da matéria de facto fixada pelo tribunal da primeira instância encontra-se dependente de se conseguir concluir que ocorreu erro de julgamento e que os concretos meios de prova impõem uma diferente decisão da matéria de facto.

A recorrente “[CTO]” não conseguiu demonstrar, de modo especificado, que o tribunal recorrido tenha incorrido em erro de julgamento, que tenha apreciado, de modo incorrecto, a prova produzida nos autos, relativamente à matéria de facto constante das alíneas x) e y) dos factos provados.

Por último, importa referir que a falta de demonstração de que o sobrecusto se fixou em 15,4% do preço bruto dos camiões, “(...) correspondente a € 6.849,38 (...), no que respeita ao veículo com a ... e a € 5 532,46 (...), no que respeita ao veículo com a matrícula ... (...)” (vide alínea c) dos factos não provados) não impedia o juiz de primeira instância de julgar como provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y).

O juiz não está a substituir-se às partes quando, após avaliar a prova produzida ao longo do processo, considera que uma determinada conduta, produziu danos na esfera jurídica de terceiros, ainda que não seja possível apurar o seu montante, por não ter ficado convencido sobre os números apresentados.

Essa substituição somente ocorreria caso a parte não tivesse alegado e demonstrado a existência de danos, o que, como se viu, não sucedeu no caso vertente, na medida em que a recorrida “[ATL].” alegou e demonstrou um conjunto de circunstâncias que permitiu ao tribunal a quo inferir a matéria de facto constante das alíneas x) e y) da sentença recorrida.

Em face do exposto, sem necessidade de outras considerações, deverá ser julgado improcedente o recurso apresentado pela empresa recorrente “[CTO]” na parte em que pretende que os factos provados constantes das alíneas x) e y) passem a integrar a matéria de facto não provada.



Mais:

O mesmo se diga, com as devidas adaptações, sobre o pedido para que a alínea d) dos factos não provados passe a integrar a matéria de facto provada.

A sentença recorrida considerou que não ficou provado que “A Autora repercutiu qualquer incremento dos seus custos nos preços por si praticados pelos seus serviços aos seus clientes, aumentando esses preços (...)”.

Em sede de fundamentação da decisão sobre a matéria de facto, o Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão deixou consignado, a este propósito, que “(...) resulta claro também do que já se expôs – designadamente do resultado inconclusivo da perícia – não ser possível concluir pela verificação destes factos. Efetivamente, o Perito nada pôde concluir e não foi produzida prova demonstrativa dos mesmos. É verdade que o representante legal da A. confirmou que o preço do veículo influencia o cálculo do preço que pede ao cliente, que a Autora quer e tenta repercutir os custos e que no período em questão teve lucros. Contudo, não admitiu a repercussão, tendo esclarecido que o preço final depende da negociação com o cliente, do preço que este está disposto a pagar e da margem que está disposto a aceitar (,,,)”.

De seguida, a sentença recorrida acrescentou que “(...) não sendo possível concluir apenas com base em parâmetros gerais que quando uma empresa compra um camião aumenta os preços dos serviços que presta aos seus clientes (...)” e que “(...) importa ainda esclarecer que para haver repercussão seria necessário concluir que o preço que a Autora cobrou aos seus clientes foi superior àquele que teria cobrado sem a infração, pelo que o facto de ter obtido lucros e ter, nessa medida, conseguido compensar todos os custos não é suficiente para concluir pela repercussão (...)”.

Com vista à pretendida modificação da decisão proferida sobre a matéria de facto, a recorrente “[CTO]” veio essencialmente invocar em seu abono as regras da experiência comum, as declarações de parte do legal representante da “[ATL].” ([ATM]) e os esclarecimentos prestados pelo perito [LLT].



Todavia, salvo o devido respeito, nenhum destes meios de prova, ainda que conjugados com as regras da experiência comum, permitem concluir que o tribunal recorrido lavrou em erro ao considerar como não provada esta matéria de facto.

Das declarações de parte oferecidas por [ATM] (muito em particular dos segmentos transcritos no recurso em apreciação) não resulta que a empresa “[ATL].” tenha cobrado um valor superior aos seus clientes pelos serviços prestados, por ter adquirido por um montante superior os camiões com as matrículas

Em audiência de julgamento, referiu, com particular destaque, que o preço dos serviços, cobrado aos clientes da empresa, não sofreu qualquer alteração após terem sido adquiridos os camiões com as matrículas ... e que se mantiveram os preços anteriormente previstos, bem como que o preço dos camiões (ou o seu aumento) pode (ou não) ter influência, consoante os casos, no preço dos serviços cobrados, de acordo com a margem de lucro fixada.

Deste modo, ainda que tenha reconhecido, de acordo com as regras da experiência comum, que o preço dos serviços de transportes de mercadorias se encontra dependente de um conjunto de factores (v.g. mão-de-obra do motorista, combustíveis, portagens, seguros e o próprio valor do camião), destas declarações de parte não resulta (ou, pelo menos, não transparece de modo inequívoco) que a empresa tenha cobrado um preço superior aos seus clientes pelos transportes de mercadorias realizados, em virtude do preço de aquisição dos camiões com as matrículas ... ter sido influenciado pela infracção cometida, entre outras, pela “[CTO]”.

Por conseguinte, não se encontra demonstrado que, no final do período de vida útil destes camiões, a empresa transportadora tenha conseguido transmitir (em todo ou em parte) esses sobrecustos para os seus clientes, por ter cobrado um montante adicional pelos serviços de transporte de mercadorias.

O mesmo se diga a respeito dos esclarecimentos que foram prestados pelo perito [LLT] em sede de audiência de julgamento, que também não têm a virtualidade de levar este tribunal de recurso a entender que o tribunal a quo lavrou em erro de julgamento a respeito desta factualidade.



Os esclarecimentos que foram prestados pelo perito acima mencionado, em sede de audiência de julgamento (sobretudo no segmento indicado no recurso em apreciação), não podem surgir desligados do teor do relatório pericial, elaborado e apresentado no dia 21-02-2022.

Resulta desse relatório pericial, em síntese, que “(...) da documentação disponibilizada o Perito não dispõe de elementos que lhe permitam concluir se a totalidade, ou parte, do sobrecusto alegadamente suportado pela autora com a aquisição dos veículos foi repercutido nos seus clientes (...)”.

Como esse relatório se revelou inconclusivo, não se conseguem retirar quaisquer ilações ou conclusões dos aludidos esclarecimentos prestados pelo seu autor, em sede de audiência de julgamento, que possam levar a que a alínea d) dos factos não provados passe a integrar a matéria de facto provada.

Aliás, seria perfeitamente incongruente, perante o resultado inconclusivo do relatório pericial, que este tribunal de recurso viesse a considerar que o tribunal de primeira instância incorreu em erro de julgamento, por não ter levado em devida conta os esclarecimentos que foram prestados em audiência de julgamento, tornando, desta forma, conclusivo o relatório pericial anteriormente elaborado.

Em face do exposto, como não se encontra demonstrado que o tribunal a quo tenha apreciado incorrectamente os meios de prova constantes destes autos ou que tenha incorrido em erro de julgamento na apreciação da matéria de facto, o recurso apresentado deverá ser julgado improcedente nesta parte.

Prosseguindo:

A empresa “[ATL].” também veio impugnar a decisão proferida sobre matéria de facto, por considerar que o tribunal a quo julgou, incorrectamente, o facto da alínea c) como não provado.



Por seu turno, a recorrida “[CTO]” veio sustentar, muito em síntese, que a alegação apresentada não infirma a decisão recorrida e que não foi produzida prova nos autos que conduza à pretendida alteração da matéria de facto.

Apreciando e decidindo:

Recorde-se que a recorrente discorda da decisão do tribunal a quo por ter julgado como não provado que “(...) o valor que a A. pagou a mais pelos camiões identificados nos factos provados e que não teria pagado caso a infração não se tivesse verificado fixou-se em 15,4% do preço bruto das viaturas, correspondente a € 6.849,38, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... e a € 5 532,46, considerando preços de 2022, no que respeita ao veículo com a matrícula ... (...)”.

Insurge-se essencialmente por o tribunal recorrido não ter atribuído relevância ao método proposto pelo Professor [BAT], que considera ser o mais adequado, para efeitos de quantificação da diferença (estimada em 15,4%) entre os preços observados dos camiões durante o período do cartel e os preços que seriam observados num cenário sem infração.

A propósito da alínea c) dos factos não provados, deixou consignado na sentença, com particular destaque, que “(...) o resultado alcançado pelo Professor [BAT] apenas pode ser considerado fiável se se puder concluir que o mercado comparador que escolheu cumpre os parâmetros enunciados. Neste plano, consideramos que não conseguiu demonstrar que o mercado comparador é suficientemente semelhante em relação ao mercado afetado pela infração para sustentar a conclusão de que os dois mercados foram afetados de forma semelhante por variações, não relacionadas com a infração, que ocorreram durante o mesmo período que esta última (...)”

De seguida, acrescenta-se, ainda respeito do relatório intitulado “Cartel dos Camiões - Estimação do mark-up praticado durante o período em que vigorou o cartel”, elaborado por [BAT], que “(...) o mercado comparador e o mercado afetado pela infração incluem produtos com características diferentes e relevantes, como por exemplo a cilindrada, entre outras. Diferenças estas que também existem dentro do próprio mercado afetado pela infração, pois, conforme a própria decisão da Comissão, reconhece os



camiões em causa são muito heterógenos. Consequentemente, qualquer comparação entre produtos tão diferenciados só é possível se se conseguir isolar da diferença de preços entre uns e outros a parte que é imputável a essas diferenças de características (...)."

Do que se deixa exposto resulta que o tribunal de primeira instância explicitou os motivos que o levaram a desvalorização os elementos de prova oferecidos pela recorrente "[ATL]." no que diz respeito à quantificação dos danos resultantes da infracção que foi cometida pela recorrida "[CTO]", que correspondem, grosso modo, ao custo adicional com a aquisição dos camiões com as matrículas

De acordo com a livre apreciação da prova, considerou, de modo fundamentado, que os resultados obtidos pelo estudo ou pelo relatório não são fiáveis, muito em síntese, por o mercado comparado e o mercado afectado pela infracção não serem suficientemente semelhantes, o que impossibilitou que o sobrecusto dos camiões pudesse vir a ser fixado em 15,4%.

Ainda que discutível, foi esta a avaliação da prova levada a cabo pelo tribunal a quo, sem que a recorrente "[ATL]." tenha conseguido demonstrar que a aludida alínea c) dos factos não provados tenha sido incorrectamente apreciada, de acordo com o disposto no n.º 1 do art. 640.º do CPC, isto é que tenha ocorrido erro de julgamento que importe corrigir ou reparar.

A legítima discordância das partes sobre a apreciação da prova realizada pelo julgador, de acordo com a sua livre convicção (art. 607.º, n.º 5, do CC), não constitui fundamento para a procedência da pretensão recursória, quando o tribunal de recurso não consiga concluir, de modo seguro, que os meios de prova impõem uma diferente decisão sobre a matéria de facto.

As reservas apontadas pela sentença recorrida merecem ponderação e afiguram-se pertinentes, na medida em que os meios de prova indicados pela recorrente não se mostram ser suficientemente sólidos e convincentes, por forma a que se consiga afirmar, de modo seguro e inelutável, que os camiões com as matrículas ... teriam sido adquiridos por valores líquidos inferiores em 15,4%, se não fosse a infracção cometida.



Em face do exposto, como não se vislumbra que o tribunal recorrido, ao proceder à análise da prova produzida nestes autos, tenha incorrido em erro de julgamento, improcede o recurso apresentado pela empresa recorrente “[ATL].”, na parte em que pretendia que a matéria de facto da alínea c) viesse a ser julgada como provada.

II - Impugnação da decisão sobre a matéria de direito:

A recorrente “[CTO]” veio também sustentar que não se verificam os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, muito em particular que não há dano, nem tão-pouco se verifica a existência de nexo de causalidade.

Vejamos:

Antes de mais, importa dar aqui por reproduzidas todas as considerações acima tecidas a respeito do recurso sobre a matéria de facto, incluindo a descrição da conduta que foi sancionada pela Comissão Europeia.

Conforme se deixou assinalado, o tribunal recorrido socorreu-se de um conjunto de circunstâncias (entre outras, com particular destaque, da longa duração do cartel, da área geográfica em que se verificou a infracção e da elevada quota de mercado das empresas envolvidas) para considerar como demonstrado que a conduta sancionada pela decisão da Comissão Europeia implicou uma subida dos preços (brutos e líquidos) nos camiões no espaço económico europeu e que, por conseguinte, a empresa recorrida “[ATL].” sofreu um prejuízo resultante da aquisição dos veículos pesados com as matrículas

Mesmo não aplicando, in casu, o regime jurídico da Directiva 2014/104/UE e da Lei n.º 23/2018 no que diz respeito às presunções legais de danos resultantes de violação do direito da concorrência, o art. 349.º do CC admite que o julgador possa recorrer a presunções judiciais, nos casos em que é admitida a prova testemunhal (art. 351.º do CC), autorizando-o a retirar ilações de factos conhecidos para considerar provados factos desconhecidos.



Com base nesta fundamentação de facto e de direito, o tribunal a quo entendeu ter ficado provada a matéria de facto constante das alíneas x) e y).

Aliás, levando em conta todas as circunstâncias mencionadas na sentença recorrida, conjugadas com as regras da experiência comum, não custa admitir, de acordo com critérios de lógica, de adequação e da razoabilidade, que os camiões com as matrículas ... foram adquiridos pela empresa transportadora por um preço superior ao que teria resultado da livre concorrência do mercado destes veículos de mercadorias.

Esse custo adicional ou sobrecusto de aquisição dos veículos, corresponde ao prejuízo que a recorrida “[ATL].” sofreu em consequência da infracção cometida pela “[CTO]“.

De acordo com o disposto no art. 483.º do CC, podem isolar-se os seguintes pressupostos da responsabilidade civil subjectiva extracontratual:

--o facto: facto voluntário do agente, facto controlável pela vontade, um comportamento ou uma forma de conduta humana, pois só um acto concebido desta forma poderá constituir suporte da aplicação das ideias de ilicitude, culpa e causa de produção do dano;

--a ilicitude: categoria dogmática, que exprime, em termos formais, o carácter antijurídico do facto, e consiste na violação do direito de outrem, quando reprovada pela ordem jurídica, ou na violação da lei que protege interesses alheios;

--o nexo de imputação subjectiva do facto ao lesante: para que o acto ilícito gere efeitos jurídicos é necessário que o agente tenha agido com culpa, entendida, em termos clássicos, como o nexo de imputação do facto ao agente;

--o dano: entendendo-se por dano a supressão ou diminuição de uma situação favorável, revista a mesma ou não contornos patrimoniais;

--o nexo de causalidade entre o facto do agente e o dano sofrido pela vítima: que se traduz na averiguação, do ponto de vista jurídico, de quando é que um prejuízo se pode qualificar como consequência de um dado facto, e exprimindo-se essa relação entre o acto ilícito e o dano por um conceito de teor normativo, designado por causalidade adequada.



Em face do exposto, de acordo com a matéria de facto (máxime alíneas x) e y) dos factos provados), em sede de enquadramento jurídico, não subsistem quaisquer dívidas que se encontra provada a existência de um dano (que corresponde ao pagamento de um custo adicional ou de um sobrecusto) e de um nexo de causalidade entre o acordo colusório em que participou a empresa recorrente e o aumento do preço de aquisição dos camiões acima mencionados (veículos pesados com as matrículas ...), enquanto pressupostos da responsabilidade civil extracontratual.

Em face do exposto, sem necessidade de outras considerações, o recurso interposto pela empresa recorrente “[CTO]“. deverá ser julgado improcedente nesta parte, por manifesta falta de fundamento.

Mais:

A empresa recorrente “[CTO]“. veio também defender que o tribunal de primeira instância estava impedido de recorrer à estimativa judicial para a quantificação do pretenso (mas inexistente) dano, e que, ao fazê-lo, violou de forma patente e manifesta o disposto nos arts. 5.º e 17.º da Directiva 2014/104/UE e nos art. 9.º, n.º 2, e 12.º da Lei n.º 23/2018, de 05-06 (vide máxime arts. 169.º e 170.º das conclusões do recurso).

Vejamos:

Estabelece o art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018 (que transpõe a Directiva 2014/104/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26-11-2014), a propósito da quantificação dos danos nas acções de indemnização resultantes de infracção ao direito da concorrência, que “(...) 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 (...)”.

À semelhança do que dispõe o n.º 3 do art. 566.º do CC, também este preceito faz apelo a critérios de equidade, permitindo ao juiz proceder a uma estimativa aproximada



do dano quando for praticamente impossível ou quando for excessivamente difícil proceder ao seu cálculo com exactidão.

O recurso a esta estimativa judicial parte do pressuposto que se encontra demonstrada a existência de um dano decorrente da violação do direito da concorrência, mas que, de acordo com a prova disponível, se mostra praticamente impossível ou excessivamente difícil fixar o seu valor exacto.

“Uma das maiores dificuldades encontradas pelos órgãos jurisdicionais e pelas partes nas ações de indemnização é o modo de quantificar os danos sofridos. A quantificação baseia-se na comparação da posição efetiva dos demandantes com a posição em que estariam se a infração não tivesse sido cometida. Em qualquer avaliação hipotética do modo como as condições de mercado e as interações entre os participantes no mercado teriam evoluído na ausência da infração, surgem frequentemente questões económicas e jurídicas em matéria do direito da concorrência, complexas e específicas. Os órgãos jurisdicionais e as partes são cada vez mais confrontados com estas questões e a perspetivar os métodos e as técnicas disponíveis para lhes fazer face” - vide comunicação da Comissão (2013/C 167/07).

Para que o direito à indemnização, por violação das leis da concorrência, venha a ter tradução prática e o lesado seja ressarcido dos prejuízos causados, o art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, admite que o dano seja calculado por estimativa aproximada, de acordo com critérios de equidade, quando os meios de prova disponíveis tornem impossível ou excessivamente difícil a sua quantificação.

Nestes casos, resultantes de acordos colusórios para aumentar o preço dos camiões médios e pesados, o dano corresponde ao sobrecurso ou ao valor adicional que foi suportado pelos adquirentes destes veículos pesados como decorrência da violação por parte das empresas concorrentes do direito da concorrência.

Conforme se deixou assinalado no citado Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13-02-2025, proferido no Proc. n.º 54/19.6YQSTR: “na sequência da prova da verificação de um dano - coincidente com o sobrecurso - há que recorrer à estimativa judicial para a determinação do quantum do dano - art. 17.º, n.º 1 da Diretiva 2004/104 e



art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018” e que “esta estimativa judicial assume-se como o único meio apto a colmatar as incertezas do material probatório na procura da justa composição do litígio, fazendo 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”.

No caso vertente, verifica-se que a recorrida “[ATL].” veio alegar que, devido à conduta punida pela Comissão Europeia, sofreu um prejuízo de € 6 849,38 e de € 5 532,46, que corresponde ao custo adicional com a aquisição dos camiões com as matrículas 41--
....

Com o intuito de demonstrar esse sobrecusto, ofereceu e produziu diversos meios de prova (v.g. prova documental e testemunhal) que, não obstante, não mereceram acolhimento por parte do tribunal de primeira instância.

Aliás, como se viu, da fundamentação da matéria de facto resulta que os meios de prova apresentados pela empresa demandante não se afiguraram suficientemente sólidos e convincentes para demonstrar esse alegado sobrecusto de 15,4%, pelo que o tribunal de primeira instância não considerou esclarecida ou apurada a matéria de facto constante da alínea c) dos factos não provados.

Ainda este propósito, deixam-se assinaladas as dificuldades sentidas noutros Estados da União Europeia para quantificar esse dano (equivalente ao sobrecusto), resultante da conduta sancionada pela decisão da Comissão Europeia, que implicou uma subida dos preços nos camiões no espaço económico europeu.

Desnecessário será apelar aqui para o lapso de tempo decorrido desde as datas de aquisição dos camiões com as matrículas ..., a duração dos acordos colusórios relativos ao aumento do preço destes veículos pesados, a ampla área geográfica (espaço económico europeu) e à quota de mercado das empresas envolvidas (...).

Essas circunstâncias demonstram ser excessivamente difícil (senão, mesmo, impossível, em alguns casos) proceder ao cálculo do montante exacto do sobrecusto de cada um dos camiões, decorridos muitos anos sobre a sua aquisição, num mercado em que as empresas acima mencionadas tinham uma posição de destaque e em que os acordos



colusórios vigoraram durante mais de uma década (como se viu, grosso modo, desde 1997 até 2010), num mundo sujeito a mudanças sucessivas.

Do que se deixa exposto resulta que os meios de prova oferecidos pela “[ATL].” não permitiram retirar conclusões sólidas e seguras sobre o valor exacto do sobrecusto e que, perante essa situação, o tribunal a quo decidiu estimá-lo, de acordo com critérios de equidade, com vista a efectivar o direito à indemnização resultante da violação das leis da concorrência.

A autora apresentou meios de prova, que, todavia, não permitiram retirar conclusões sólidas e seguras sobre o valor exacto do sobrecusto, pelo que, para efectivar o direito à indemnização, o tribunal a quo decidiu proceder ao cálculo do seu montante, através de uma estimativa judicial, de acordo com juízos de equidade.

Aliás, a sentença recorrida dá conta dessa dificuldade quando refere que “a falta de demonstração do montante do dano não está associada a falta de esforço da parte da A., pois a mesma juntou prova de natureza técnica”.

Essa dificuldade (senão, mesmo, impossibilidade, em alguns casos) de prova não constitui uma marca distintiva da presente acção judicial, trata-se de uma característica marcante das acções de indemnização (quer em Portugal, quer noutros Estados-membros da União Europeia), resultantes de práticas restritivas da concorrência sancionadas pela decisão da Comissão Europeia de 19-072016, proferida no Processo AT 39824 - Camiões.

Não se mostra fácil apurar a situação patrimonial em que o lesado se encontraria caso não tivessem ocorrido os acordos colusórios relativos ao aumento do preço dos veículos pesados, pelo que não são inéditas as dificuldades probatórias e o cálculo do dano com base em estimativas aproximadas.

Deste modo, verifica-se que a recorrida “[ATL].” apresentou diversos meios de prova para demonstrar o alegado sobrecusto de 15,4%, os quais, não obstante, não convenceram o tribunal a quo. O Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão, no âmbito dos poderes que lhe foram conferidos (neste como em todos os outros processos judiciais), de acordo com a livre apreciação da prova, entendeu que ficou demonstrada a existência de um prejuízo para a empresa transportadora, ainda que não tenha sido



possível fixar esses danos em 15,4% do preço pago pela aquisição os camiões com as matrículas

Como a empresa peticionante logrou demonstrar o dano, mas não conseguiu provar o seu montante, o tribunal recorrido socorreu-se do mecanismo previsto pelo art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, procedendo a esse cálculo, por estimativa judicial, com vista a efectivar o direito à indemnização, de acordo com critérios de equidade, que acabou por fixar em 5% do preço de aquisição dos camiões com as matrículas

Aliás, caso não fosse possível recorrer ao mecanismo da “estimativa aproximada” para a fixação do montante do dano, o lesado, na prática, ficaria impossibilitado de obter a reparação dos seus prejuízos, na medida em que, nas acções indemnizatórias resultantes da violação do direito da concorrência, por vezes, se torna excessivamente difícil liquidar o custo adicional ou o sobrecusto resultante do cometimento da infracção.

Em face do exposto, improcede o recurso interposto na parte em que a recorrente “[CTO]” alega que o tribunal a quo estava impossibilitado de recorrer a uma estimativa judicial para a quantificação do dano sofrido e, em consequência, decide-se confirmar a sentença proferida pelo Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão.

Mais:

De igual modo, improcede o recurso interposto quando a recorrente “[CTO]” pretende em que se leve em consideração a repercussão do alegado sobrecusto, ou seja, que este Tribunal da Relação de Lisboa atenda a que a recorrida “[ATL].” fez repercutir o custo adicional resultante da aquisição dos camiões com as matrículas ... no preços dos serviços que cobrou aos seus clientes.

A este propósito, importa recordar que o tribunal recorrido considerou que não ficou provado que “A Autora repercutiu qualquer incremento dos seus custos nos preços por si praticados pelos seus serviços aos seus clientes, aumentando esses preços (...)” – vide alínea d) dos factos não provados.



Como não se encontra demonstrado que a empresa transportada tenha conseguido transmitir os alegados sobrecustos para os seus clientes, por ter cobrado um montante adicional pelos serviços de transporte de mercadorias que realizou após a sua aquisição, o recurso apresentado encontra-se condenado ao insucesso.

Acresce que, não estando provada essa alegada repercussão ao nível da matéria de facto, não podia o tribunal de primeira instância ter-se recorrido do disposto no art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, para proceder ao cálculo do seu montante, através de uma estimativa judicial, conforme pretende a empresa recorrente “[CTO]” (vide máxime art. 175.º das conclusões do recurso).

O recurso a essa estimativa judicial estaria sempre dependente de se provar que a empresa transportadora transmitiu para os seus clientes os sobrecustos decorrentes da aquisição dos camiões com as matrículas ... e que, não obstante, devido a dificuldades de prova não imputáveis à parte de dela aproveita, não se mostrou possível apurar, em concreto, o montante.

Por último, dão-se aqui também por integralmente reproduzidas as considerações acima tecidas a respeito do recurso da decisão proferida sobre a matéria de facto, sobretudo na parte em que se pretendia que a alínea d) dos factos não provados passasse a integrar a matéria de facto provada.

Prosseguindo:

A recorrente “[CTO]” veio também alegar defender que os juros de mora devem ser contados desde a data da citação (e não, conforme resulta da sentença recorrida, desde a data da produção dos danos) e que, desta forma, a sentença recorrida violou o disposto no art. 805.º do CC.

Por outro lado, esta empresa entende que os juros de mora se devem considerar prescritos, de acordo com o disposto no art. 310.º, al. d), do CC (vide máxime arts. 174.º a 191.º do recurso interposto).

Vejamos:



A respeito da primeira questão suscitada, a jurisprudência desta secção do Tribunal da Relação de Lisboa tem entendido, ao que se julga de modo unânime, que, nestes casos, existe mora do devedor, independentemente de interpelação, por estar em causa uma obrigação de indemnização decorrente da prática de facto ilícito (art. 805.º, n.º 2, al. b), do CC) e por a falta de liquidez decorrer de comportamentos de ocultação e de dissimulação, assumidos pelas empresas que participaram nos acordos colusórios destinados ao aumento do preço dos camiões (art. 805.º, n.º 3, primeira parte, do CC) - vide, neste sentido, acórdãos de 06-11-2023, de 13-11-2024, de 27-11-2024 e de 02-05-2025, proferidos, respectivamente, no âmbito dos Procs. n.ºs 54/19.6YQSTR, 67/19.8YQSTR, 22/19.8YQSTR, 5/20.5YQSTR e 66/19.0YQSTR).

Subscrevendo inteiramente a posição perfilhada por esta jurisprudência, entende-se que os juros decorrentes da prática destas infracções ao direito da concorrência contam-se a partir da data da ocorrência do dano e não desde a data da citação da empresa que teve participação nos acordos colusórios destinados ao aumento do preço dos camiões.

Por outro lado, desde já se adianta que também não assiste razão à recorrente “[CTO]” quando defende que se encontram prescritos os juros vencidos 5 anos antes da data da sua citação para a presente acção.

De acordo com o disposto no art. 10.º, n.º 1 e 2, da Diretiva 2014/104/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26-11-2014, compete aos Estados-Membros estabelecer as regras relativas aos prazos de prescrição para instaurar as acções de indemnização, por violação do direito da concorrência (incluindo o início, a duração e as circunstâncias suspensivas e interruptivas desse prazo), o qual, todavia, não se inicia antes de cessar a infracção e de o lesado ter dela conhecimento (efectivo ou presumido).

Por seu turno, o art. 6.º, n.º 1, da Lei n.º 23/2018, veio consignar que este prazo de prescrição é de 5 anos “(...) a contar da data em que o lesado teve conhecimento ou da data em que se possa razoavelmente presumir que teve conhecimento (...) do comportamento em causa e de que este constitui uma infracção ao direito da concorrência (...) da identidade do infractor (...)” e “do facto de a infracção ao direito da concorrência lhe ter causado danos (...)”.



O art. 310.º, al. d), do CC, invocado neste recurso, prevê que prescrevem no prazo de 5 anos os “(...) juros convencionais ou legais, ainda que ilíquidos (...)”.

Todavia, este prazo de prescrição deve ser contado nos termos dos precedentes dispositivos, muito em particular segundo o n.º 1 do art. 306.º do CC, quando se prevê que o mesmo “começa a correr quando o direito puder ser exercido”.

Do confronto destes preceitos não decorre incompatibilidade destes regimes jurídicos relativamente ao prazo e à contagem do prazo de prescrição dos juros decorrentes de violação do direito da concorrência, caso se entenda que o lesado somente pode exigir o seu pagamento, exercendo o seu direito, quando tiver conhecimento (efectivo ou presumido) da infracção às leis da concorrência, da identidade do infractor e dos danos que lhe foram causados.

Se até essa data, o lesado permanecia na ignorância sobre a infracção, sobre os agentes infractores e/ou sobre os danos causados, o prazo de prescrição não se inicia, por inexistir inércia ou negligência da sua parte.

Torna-se também desnecessário considerar que o pagamento de juros constitui parte integral da reparação dos prejuízos causados ao lesado no âmbito destas acções de indemnização por violação do direito da concorrência.

No caso vertente, afigura-se que o prazo de prescrição de 5 anos teve o seu início com a publicação da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões), data em que se deve presumir (na ausência de outros factos) que a recorrida “[ATL].”

teve conhecimento da infracção ao direito da concorrência, das empresas envolvidas e, por conseguinte, dos eventuais danos causados pelos acordos colusórios.

Nas acções de indemnização, por violação do direito da concorrência, o prazo de prescrição de 5 anos dos juros de mora inicia-se com a publicação da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824 – Camiões), data em que se deve presumir que o lesado teve conhecimento da infracção, das empresas envolvidas e danos causados pelos acordos colusórios, e, que por isso, pode exercer o direito relativo ao seu pagamento.



Em face do exposto, como ainda não estavam decorridos mais de 5 anos, desde a data da publicação da mencionada decisão da Comissão Europeia, quando a empresa recorrente “[CTO]” foi citada para os termos da presente acção judicial, apresenta-se destituída de qualquer fundamento a alegação apresentada de que os juros se encontram prescritos.

Por conseguinte, atendendo ao entendimento jurídico que acima se deixou expresso, afigura-se que se mostra prejudicada a invocada inconstitucionalidade.

Não se vislumbra que esta interpretação coloque em causa os princípios da protecção da confiança e da certeza jurídicas ínsitos no art. 2.º da Constituição da República Portuguesa, nem tão-pouco que traduza uma violação do princípio da proporcionalidade consagrado pelo art. 18.º, n.º 2, da Lei Fundamental, por forma a comprometer as suas legítimas expectativas.

Atendendo a que participou em acordos com outras empresas concorrentes, destinados ao aumento do preço dos camiões trasaccionados, a empresa recorrente “[CTO]”. não pode ter ficado surpreendida por ter sido chamada a reparar os prejuízos decorrentes do seu comportamento, a partir do momento em que o sobrecusto teve impacto da esfera jurídica do lesado.

Nestes casos, o dano corresponde ao sobrecusto ou ao valor adicional que foi suportado pelos adquirentes destes veículos pesados e a interpretação sufragada visa reparar, de modo integral, os prejuízos resultantes da violação por parte destas empresas do direito da concorrência, sem que isso possa constituir factor de surpresa ou frustrar as legítimas expectativas da empresa.

Acresce que o entendimento jurídico firmado a respeito da contagem do prazo de prescrição dos juros de mora decorre de lei prévia (máxime dos arts. 306.º e 310.º do CC), que deve ser por todos conhecida, pelo que se entende que não se verifica qualquer violação dos princípios constitucionais acima mencionados.

Deste modo, considerando-se que os aludidos normativos do CC são aplicáveis, in casu, nos moldes acima expostos, verifica-se que não ocorreu qualquer aplicação retroactiva das normas jurídicas relativas a juros.



Em face do exposto, improcede, nesta parte, o recurso interposto pela recorrente “[CTO]“, pelo que deverá ser confirmada a sentença proferida pelo Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão – Juiz 2.

Mais:

De igual modo, improcede o recurso apresentado pela empresa “[ATL].” na parte em pretende a atribuição de uma compensação económica decorrente da desvalorização da moeda.

Vejamos:

Desde já se adianta que não se mostra possível cumular juros de mora com a atribuição de uma compensação decorrente da depreciação do valor da moeda, conforme pretende a recorrente “[ATL].”.

A pretensão destinada à acumulação de juros com a atribuição de uma compensação decorrente da depreciação monetária não encontra enquadramento nos diplomas relativos ao direito à indemnização por violação do direito da concorrência, ou seja, nem na Directiva 2014/104/UE, do PE e do Conselho, nem tão-pouco na Lei n.º 23/2018, que proceder à sua transposição.

Da mencionada Directiva 2014/104/UE resulta, com particular destaque, que “(...) o pagamento de juros é uma componente essencial da reparação para compensar os danos sofridos, tendo em conta o decorrer do tempo, e deverá ser devido 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 (...)” – vide considerando (12).

Por seu turno, o art. 3.º, n.º 2, desta directiva, estabelece que o direito à reparação abrange os danos emergentes e os lucros cessantes, acrescidos dos correspondentes juros,



sem que conste qualquer referência quanto à atribuição, em complemento, de uma compensação decorrente da depreciação monetária.

Em conformidade, o art. 4.º, n.ºs 1 e 2, da Lei n.º 23/2018, prevê que o dever de indemnização decorrente da violação do direito da concorrência abrange quer os danos emergentes, quer os lucros cessantes, calculados desde a data da ocorrência do dano, bem como os juros moratórios, contados desde a data da decisão condenatória até integral e efectivo pagamento.

Como se vê, este diploma também não prevê (nem expressa, nem implicitamente) que o titular do direito à indemnização venha a ser compensado, de modo autónomo, pela desvalorização monetária sofrida, quando se sabe que os juros (compensatórios ou moratórios) são devidos desde o momento em que ocorreu o dano até ao momento do pagamento da reparação.

A este propósito, importa também apelar para o princípio geral de que o lesante deve reconstituir a situação que existiria caso não se tivesse verificado o evento lesivo (vide art. 562.º do CC e art. 3.º, n.º 2, da mencionada directiva).

In casu, o prejuízo causado decorre da empresa “[ATL].” ter pago uma quantia monetária superior àquela que seria devida, caso não tivesse ocorrido uma violação das regras da concorrência, quando procedeu à aquisição dos camiões com as matrículas

Para além do próprio capital (equivalente ao montante suportado em excesso pela empresa adquirente dos camiões), o dano também abrange a privação da sua utilização, desde a data em que os veículos foram transaccionados até ao momento em que o sobrecusto é restituído à empresa adquirente.

O dano decorrente da privação da utilização do capital e da demora de devolução à empresa adquirente dos camiões deve ser ressarcido mediante o pagamento dos correspondentes juros (compensatórios ou moratórios), sem que se encontre previsto, para além desse ressarcimento, a atribuição, a título cumulativo, de uma compensação decorrente da depreciação monetária ocorrida.

Na fixação da taxa de juros o legislador não pode deixar de atender à desvalorização monetária associada ao aumento do preço dos bens e dos serviços, pelo



que, ao contrário daquilo que sustenta a recorrente “[ATL].”, não se vislumbra a existência de qualquer outro dano que não seja ressarcido pela condenação no pagamento dos juros do capital em dívida.

Deste modo, a sentença recorrida não merece qualquer censura, na medida em que, para além dos montantes considerados em dívida (€ 2 127,73 e € 1 700), determinou a condenação da empresa “[CTO]” no “pagamento de juros” “até integral e efectivo pagamento de acordo com a taxa legal aplicável”.

Por último:

A empresa “[ATL].” veio também contestar a sentença recorrida na parte em que foi fixada uma percentagem de 5% de sobrecusto sobre o preço de aquisição de cada um dos veículos em causa, ao mesmo tempo em que pretende que essa percentagem, mesmo através de estimativa judicial, venha a ser fixada em, pelo menos, 15,4%.

Desde logo importa assinalar que seria incongruente, perante a decisão proferida sobre a matéria de facto controvertida, que o sobrecusto viesse a ser fixado em 15,4%, conforme pretende a recorrente [ATL], quando são conhecidas as reservas legitimamente apontadas pelo tribunal a quo sobre os elementos de prova que foram oferecidos a este respeito.

Recorde-se que a sentença recorrida julgou como não provado que esse sobrecusto corresponda a 15,4% do preço bruto dos veículos em causa (ou seja, € 6 849,38 e a € 5 532,46 no que diz respeito, respectivamente, aos camiões com as matrículas ...), bem como que este tribunal de recurso não encontrou fundamento para alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto devido aos motivos acima expostos.

Como se viu, mostrando-se pertinentes as reservas que foram apontadas pela sentença recorrida relativamente aos elementos de prova oferecidos pela recorrente “[ATL].” (muito em particular a respeito do relatório elaborado pelo Professor [BAT]), que apontava para um sobrecusto estimado em 15,4%, seria contraditório com a decisão



proferida sobre a matéria de facto que este tribunal de recurso viesse a chegar a esse mesmo valor, desta feita, com base numa estimativa judicial.

Como não se apurou a matéria constante da alínea c) dos factos não provados e como este tribunal de recurso não descortinou motivos suficientes para alterar, neste particular, a decisão recorrida, não merece procedência a pretensão indemnizatória avançada pela empresa recorrente.

Deste modo, não se descortinam fundamentos para que o sobrecusto venha a ser estimado em 15,4%, ao arrepio do quadro factual traçado pelo tribunal de primeira instância e das reservas que foram apontadas aos meios de prova oferecidos pela recorrente “[ATL].”.

O recurso à estimativa judicial assenta na impossibilidade (ou na dificuldade excessiva) de se determinar, com rigor ou com exactidão, o montante dos prejuízos decorrentes da violação do direito da concorrência, conforme decorre do disposto no art. 9.º, n.º 2, da Lei n.º 23/2018, de 05-06.

Se o tribunal recorrido não conseguiu apurar, com rigor, o montante dos prejuízos, este tribunal de recurso não pode vir a estimar o sobrecusto em precisamente 15,4% do preço de aquisição dos camiões com as matrículas ..., ao arrepio do quadro factual traçado, como se o tribunal a quo, afinal de contas, não se tenha deparado com uma situação de impossibilidade (ou de extrema dificuldade) em fixar o seu montante.

Ainda a este propósito, a sentença recorrida deixou consignado que “(...) fixar o sobrecusto em 5%, a meio do referido escalão, é uma estimativa suficientemente conservadora para gerir o risco decorrente da incerteza, repartindo-o de forma equitativa pelas duas partes, e para acautelar um risco de compensação excessivo e enriquecimento sem causa (...)”.

Concorda-se com as considerações tecidas pelo tribunal recorrido.

Acresce que a recorrente “[ATL].” não apresentou argumentos ponderosos e irrefutáveis que levem este tribunal de recurso a considerar que, de acordo com juízos de equidade, peca por defeito a percentagem estimada do sobrecusto relativo à aquisição dos camiões.



As circunstâncias apontadas no recurso (v.g. o longo período de tempo em que perduraram as condutas violadoras do direito da concorrência, a elevada quota de mercado das empresas infractoras, a sofisticação e a alocação de recursos para manter as práticas restritivas da concorrência durante aproximadamente 14 anos ou ainda a reduzida dimensão do mercado português de camiões médios e pesados), por si só, não justificam que a percentagem do sobrecusto venha a ser elevada para mais de 5%.

Essas circunstâncias não permitem afirmar que, devido à conduta sancionada pela Comissão Europeia e empreendida pela recorrida “[CTO]“, a empresa transportadora sofreu, de modo seguro e inquestionável, um prejuízo superior a 5% do preço de aquisição dos camiões em causa, por forma a que o presente recurso viesse a merecer procedência ainda que parcial.

Deste modo, verifica-se ser equilibrada a solução encontrada pelo tribunal recorrido, que, perante a impossibilidade (ou a excessiva dificuldade) em quantificar os prejuízos causados, procurou, de acordo com juízos de equidade, salvaguardar a posição processual das duas partes (ou seja, quer a empresa produtora ou distribuidora destes veículos, quer a empresa que os adquiriu no âmbito da actividade comercial de transporte de mercadorias).

Devido às dificuldades de prova evidenciadas pela sentença recorrida não se conseguiu quantificar o dano causado, o que levou o tribunal a quo, mediante o recurso a juízos de equidade, a estimá-lo em 5% do preço de aquisição dos camiões, o que se afigura ser uma solução equilibrada e que traduz um compromisso entre a posição processual das duas partes.

Em face do exposto, improcede o recurso oferecido pela recorrente “[ATL].” e, em consequência, decide-se, também nesta parte, confirmar a sentença do tribunal de primeira instância.

Uma nota final, para deixar expresso que o recurso também deverá ser julgado improcedente na parte em que esta empresa pretende a junção aos autos de quatro documentos, correspondentes a acórdãos proferidos pelo Tribunal Supremo do Reino de Espanha, na medida em que, para além da jurisprudência (nacional ou estrangeira) ser de



conhecimento oficioso, não se encontra nem alegado, nem demonstrado, que a apresentante tenha estado impossibilitada de os apresentar ou oferecer em momento anterior ou que os mesmos se terem tornado necessários devido ao julgamento proferido em primeira instância (vide, a este respeito, arts. 425.º e 651.º, ambos do CPC).

III – DECISÃO:

Em face do exposto, acordam os juízes que integram a secção da propriedade intelectual, concorrência, regulação e supervisão deste Tribunal da Relação de Lisboa em:

--julgar improcedente o recurso interposto pela “[CTO]” e, em consequência, confirmar a sentença proferida pelo Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão – Juiz 3.

Custas a cargo da recorrente “[CTO]”.

--julgar improcedente o recurso interposto pela “[ATL].” e, em consequência, confirmar a sentença proferida pelo Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão – Juiz 3.

Custas a cargo da recorrente “[ATL].”.

Lisboa, 17 de Setembro de 2025

Paulo Registo

Armando Cordeiro

“Voto a decisão, mas não acompanho o acórdão no que respeita à apreciação da questão referente à prescrição dos juros de mora, com fundamento no disposto na al. d) do art. 310.º, do CC. Consta do acórdão que «nas acções de indemnização, por violação do direito da concorrência, o prazo de prescrição de 5 anos dos juros de mora inicia-se com a publicação da decisão da Comissão Europeia de 19-07-2016 (Processo AT 39824



– Camiões), data em que se deve presumir que o lesado teve conhecimento da infracção, das empresas envolvidas e danos causados pelos acordos colusórios, e, que por isso, pode exercer o direito relativo ao seu pagamento». Discordo deste entendimento e entendo, tal como consta dos acórdãos 71/19.6YQSTR.L1 e 22/19.8YQSTR.L1, em que intervimos como adjunto, que o princípio da efetividade é avesso à consideração de qualquer mecanismo de prescrição de juros ao abrigo do disposto na al. d) do art. 310.º do CC, já que tal conduziria ao não ressarcimento integral dos efeitos da grave prática colusória.”

Eleonora Viegas

“Voto a decisão, mas subscrevo a declaração de voto que antecede”