



Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DA ADVOGADA-GERAL

LAILA MEDINA

apresentadas em 24 de fevereiro de 2022¹

Processo C-588/20

Landkreis Northeim

contra

Daimler AG,

intervenientes:

Iveco Magirus AG,

TRATON SE, formerly MAN SE,

MAN Truck & Bus AG,

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH,

Schönmackers Umweltdienste GmbH & Co.KG

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanôver, Alemanha)]

«Pedido de decisão prejudicial — Concorrência — Pedido de indemnização por danos causados por uma prática considerada contrária ao artigo 101.º TFUE — Acordos, decisões e práticas concertadas — Decisão da Comissão que declara uma infração — Procedimento de transação — Produtos abrangidos pela infração — Camiões — Veículos para fins especiais — Camiões do lixo»

1. O presente pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanôver, Alemanha) diz respeito à interpretação da Decisão da Comissão Europeia de 19 de julho de 2016 — C(2016) 4673 final — Relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE (Processo AT.39824 — Camiões) (a seguir «Decisão»)². Nessa decisão, a Comissão aplicou a maior coima aplicada até hoje num processo relativo a um cartel: nomeadamente, 2 930 milhões de euros (e, globalmente, 3 810 milhões de euros³) a fabricantes de camiões por conluio para aumentar artificialmente os preços dos camiões e repercutir os custos relacionados com o cumprimento de regras de emissão mais rigorosas durante um período de 14 anos. O reenvio prejudicial surgiu no âmbito de uma ação «*follow-on*» que opunha o Landkreis Northeim (Distrito de Northeim, Alemanha, a seguir «Distrito de Northeim») à Daimler AG (a seguir «Daimler»). O distrito de

¹ Língua original: inglês.

² JO 2017, C 108, p. 6. Um resumo da Decisão está disponível ao público em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0406%2801%29>.

³ A Comissão aplicou o montante anterior às empresas que decidiram aceitar a transação. Em seguida, aplicou uma coima de 880 523 000 euros à Scania, que decidiu não aceitar a transação deste processo relativo a um cartel. Foi concedida imunidade total à MAN por ter revelado a existência do cartel, evitando assim uma coima de cerca de 1 200 milhões de euros.

Northeim pede uma indemnização à Daimler pelos danos causados por uma prática proibida nos termos do artigo 101.º, n.º 1, TFUE e do artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) relativa aos camiões do lixo que comprou à Daimler.

2. O órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se a Decisão deve ser interpretada no sentido de que os veículos para fins especiais, em particular os camiões do lixo, se enquadram no conceito de «produtos abrangidos pela infração» para efeitos dessa decisão.

I. Matéria de facto do litígio no processo principal e questão prejudicial

3. Em 2006 e 2007, o Distrito de Northeim (um organismo de direito público) adquiriu dois camiões de lixo doméstico à Daimler pelo preço de 146 740,00 euros e 146 586,58 euros, respetivamente, na sequência de um concurso para cada aquisição.

4. Em 19 de julho de 2016, no âmbito de um procedimento de transação, a Comissão Europeia adotou a Decisão.

5. Com esta decisão, a Comissão declarou que vários fabricantes internacionais de camiões, incluindo a Daimler, a MAN e a Iveco Magirus, tinham violado o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE. A infração consistiu em acordos colusórios sobre os preços e aumento de preços brutos no Espaço Económico Europeu (EEE) para camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas («camiões médios») ou com um peso superior a 16 toneladas («camiões pesados») e a repercussão dos custos para a introdução de tecnologias de emissões para esses camiões exigidas pelas normas EURO 3 a 6. A infração abrangeu a totalidade do EEE e prolongou-se de 17 de janeiro de 1997 até 18 de janeiro de 2011 (a seguir «cartel»).

6. Na sequência da adoção da Decisão, o Distrito de Northeim intentou uma ação de indemnização contra a Daimler no Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanôver). Essa ação destina-se a obter uma indemnização pecuniária pelos danos sofridos pelo distrito em consequência das práticas anticoncorrenciais da Daimler. Esta ação constitui, em relação a esta empresa, uma ação «*follow-on*» (uma ação de indemnização intentada num órgão jurisdicional nacional na sequência de uma decisão da Comissão que declara a violação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE).

7. O Distrito de Northeim considera que os camiões do lixo, que adquiriu à Daimler, estão abrangidos pela definição de camiões da decisão. Este ponto de vista tem por base a redação da decisão, que não exclui expressamente os veículos para fins especiais⁴.

8. Pelo contrário, a Daimler alega no órgão jurisdicional de reenvio que esses camiões do lixo não são abrangidos pela Decisão, visto serem veículos para fins especiais. Justifica esta alegação com fundamento no facto de, antes da Decisão, a Comissão ter especificado o âmbito da sua investigação num pedido de informações de 30 de junho de 2015 (a seguir «pedido de informações de 2015») enviado à Daimler, em que declara que o termo «camião» não abrange camiões usados, veículos para fins especiais (por exemplo, veículos militares e veículos de combate a incêndios), revendas adicionais, serviços pós-venda e outros serviços e garantias.

⁴ Apenas os camiões para uso militar estão expressamente excluídos.

9. Neste contexto e tendo em conta as exigências do artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1/2003⁵, segundo o qual, quando os órgãos jurisdicionais nacionais se pronunciem sobre acordos, decisões ou práticas abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º ou 102.º TFUE que sejam já objeto de uma decisão da Comissão, não podem tomar decisões contrárias à decisão adotada pela Comissão, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas sobre quais os produtos abrangidos pelo cartel em causa no processo principal. Mais concretamente, tendo em conta o facto de que, a nível nacional, a jurisprudência relativa à questão de saber se os veículos para fins especiais estão abrangidos pelo termo «camiões», tal como definido na Decisão, não é uniforme, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se os camiões do lixo estão excluídos dos produtos abrangidos por esse cartel.

10. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio salienta, antes de mais, que, no considerando 5 da Decisão, a Comissão considerou, em primeiro lugar, que «[o]s produtos abrangidos pela infração são camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas (a seguir “camiões médios”) e camiões de peso superior a 16 toneladas (a seguir “camiões pesados”), que tanto podem ser camiões rígidos como camiões tratores»; e, em segundo lugar, que os «camiões para uso militar» estão excluídos do âmbito da Decisão.

11. Nessas circunstâncias, o órgão jurisdicional de reenvio considera, por um lado, que a redação utilizada pela Comissão para descrever os produtos abrangidos pela infração pode ser interpretada no sentido de que abrange, em princípio, apenas camiões «normais» — com exceção dos destinados a uso militar — e que, na falta de uma disposição expressa, os veículos para fins especiais, incluindo os camiões do lixo, estão excluídos do conceito de «camiões» utilizado pela Comissão, uma vez que se enquadram no conceito de «outros produtos»⁶.

12. Por outro lado, segundo esse órgão jurisdicional, a mesma redação pode também ser interpretada no sentido de que o conceito de «camiões» abrange todos os tipos de camiões, ou seja, inclui todos os tipos de camiões especiais — com exceção dos camiões para uso militar.

13. Em seguida, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto ao efeito do pedido de informações de 2015 sobre a determinação dos produtos abrangidos pela infração. Em especial, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas sobre se o facto de a Comissão ter declarado que, para efeitos desse pedido, o conceito de camiões não abrange os camiões usados ou os veículos para fins especiais (nomeadamente veículos militares e veículos de combate a incêndios) implica que o acima referido seja apenas uma lista de exemplos e não uma lista taxativa de veículos para fins especiais.

14. Por último, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que a Decisão foi adotada no âmbito de um procedimento de transação iniciado pela Comissão na sequência de pedidos dirigidos a esta instituição pelas partes envolvidas neste procedimento. Neste contexto, esse órgão jurisdicional tem dúvidas quanto ao efeito do facto de o alcance da conduta anticoncorrencial ser determinado no âmbito de tal procedimento.

⁵ Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos [101.º e 102.º TFUE] (JO 2003 L 1, p. 1)

⁶ O considerando 5 da Decisão dispõe: «o processo não diz respeito a serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, *a venda de camiões usados ou quaisquer outros bens* ou serviços vendidos pelos destinatários desta Decisão» (o sublinhado é meu).

15. Nestas circunstâncias, o Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanôver) decidiu suspender a instância e submeter a seguinte questão prejudicial ao Tribunal de Justiça:

«Deve a Decisão da Comissão Europeia de 19 de julho de 2016 — C(2016) 4673 final — proferida num processo de aplicação do artigo 101.º Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE (Processo AT.39824 — Camiões), ser interpretada no sentido de que os veículos [...] para fins especiais, em particular os camiões do lixo, também estão abrangidos pelas disposições desta decisão da Comissão?»

16. Apresentaram observações escritas o Distrito de Northeim, a Schönackers Umweltdienste GmbH & Co.KG (a seguir «Schönackers»), a Daimler, a Traton (anteriormente «MAN»), a Iveco Magirus, o Governo austríaco e a Comissão Europeia. Todas as partes (com exceção do Governo austríaco) também aproveitaram a oportunidade para apresentar alegações orais na audiência no Tribunal de Justiça.

II. Análise

A. Breve resumo dos argumentos das partes

17. O Distrito de Northeim alega, em primeiro lugar, que o pedido de decisão prejudicial é inadmissível uma vez que a Daimler não exerceu dentro do prazo fixado o seu direito de interpor recurso da Decisão no Tribunal Geral e, por conseguinte, já não pode pôr em causa a legalidade dessa decisão tentando uma ação nos órgãos jurisdicionais nacionais contra as medidas nacionais de aplicação dessa decisão. Os órgãos jurisdicionais nacionais estão vinculados à validade de uma medida da União, pelo que já não é possível apresentar um pedido de decisão prejudicial sobre a validade da Decisão.

18. A Schönackers, que interveio em apoio do pedido formulado pelo Distrito de Northeim, alega que não se afigura que o órgão jurisdicional de reenvio considere que a resposta à questão prejudicial seja necessária para lhe permitir decidir a causa principal.

19. A título subsidiário, o Distrito de Northeim e a Schönackers alegam, em substância, que o pedido de informações da Comissão é irrelevante para a interpretação da Decisão.

20. Em segundo lugar, o Distrito de Northeim e a Schönackers consideram que não há nada na Decisão que permita concluir que os camiões do lixo estão excluídos do seu âmbito de aplicação.

21. Além disso, segundo o Distrito de Northeim, tanto os camiões como os veículos para fins especiais estão abrangidos pela categoria N na aceção do Regulamento (UE) 2018/858⁷. Esta conclusão é igualmente corroborada pelo facto de o âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/631⁸ e do Regulamento (UE) 2018/956⁹ abranger, em geral, os veículos comerciais da categoria N.

⁷ Regulamento (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

⁸ Regulamento (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO 2019, L 111, p. 13).

⁹ Regulamento (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO 2018, L 173, p. 1).

22. Em seguida, o Distrito de Northeim alega que, como resulta do artigo 4.º da Diretiva 2006/126¹⁰, a distinção por categoria de veículos é feita exclusivamente em função do peso dos veículos, do número máximo de pessoas que podem ser transportadas nesse veículo e da idade mínima a partir da qual uma pessoa pode ser autorizada a conduzir o veículo.

23. Além disso, segundo o Distrito de Northeim, o facto de os camiões do lixo estarem abrangidos pela categoria de «camiões» é evidenciado, nomeadamente, pela lista de veículos a motor e seus reboques elaborada pela Kraftfahrt-Bundesamt (Agência Federal do Transporte Automóvel, Alemanha). Um veículo de recolha de lixo é classificado na mesma como um «camião de recolha de lixo doméstico».

24. A Daimler, com o apoio da MAN e da Iveco Magirus, alega que os veículos para fins especiais não são camiões para efeitos da Decisão.

25. Estas empresas alegam, essencialmente, em primeiro lugar, que, na linguagem corrente, é feita uma distinção entre camiões e veículos para fins especiais, sendo os «camiões» veículos concebidos e construídos, principalmente, para o transporte de mercadorias, enquanto os «veículos para fins especiais» são veículos construídos e equipados para um fim específico. Em segundo lugar, a Daimler, a MAN e a Iveco Magirus observam que o termo «camião» é definido e utilizado em diversos atos legislativos de direito derivado da União. De acordo com essas empresas, a definição dada no direito da União está na base das conclusões da Decisão. Em terceiro lugar, a Daimler, a MAN e a Iveco Magirus consideram, no essencial que, no seu conjunto, a redação da Decisão não permite concluir que os veículos para fins especiais estão abrangidos pela mesma. Em quarto lugar, segundo a Daimler, a MAN e a Iveco Magirus, devido à sua finalidade, equipamento e características especiais, os camiões do lixo em causa no processo principal não se destinam ao transporte de mercadorias, sendo especificamente concebidos para utilização no setor dos resíduos e, por conseguinte, não estão abrangidos pela Decisão. Em quinto lugar, a Iveco Magirus alega que não é claro — muito menos óbvio — para os destinatários da Decisão que, numa ação de indemnização, um tribunal nacional possa considerar que essa decisão também abrange os veículos para fins especiais. Em sexto lugar, a Iveco Magirus alega, em substância, que o princípio da tutela jurisdicional efetiva, consagrado no primeiro parágrafo do artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, exige, caso existam dúvidas quanto ao âmbito material da Decisão, que esta seja interpretada de forma restritiva e que os veículos para fins especiais não podem, portanto, ser considerados como camiões para efeitos desta decisão.

26. O Governo austríaco e a Comissão alegam, em substância, que os camiões do lixo estão entre os produtos abrangidos pelo cartel e pela Decisão.

B. Apreciação

1. Quanto à admissibilidade

27. O Distrito de Northeim, demandante no processo principal, e a Schönackers alegam essencialmente que o pedido de decisão prejudicial e a questão prejudicial são inadmissíveis.

¹⁰ Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO 2006, L 403, p. 18).

28. Considero que estas alegações devem ser rejeitadas.

29. É jurisprudência constante que desde que as questões prejudiciais submetidas digam respeito à interpretação do direito da União — como no caso em apreço — o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se¹¹.

30. No caso em apreço, foi intentada no órgão jurisdicional de reenvio uma ação de indemnização «*follow-on*», com base numa decisão da Comissão. Nessa decisão, a Comissão considerou que diversas empresas, incluindo a Daimler, a MAN e a Iveco Magirus, tinham participado num cartel de camiões e violado o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE¹².

31. No despacho de reenvio, o órgão jurisdicional de reenvio explica que o demandante no processo principal (o Distrito de Northeim), que comprou dois camiões do lixo, considera que esses camiões estão entre os produtos abrangidos pela infração. Por outro lado, a Daimler alega no órgão jurisdicional de reenvio que esses camiões são veículos para fins especiais e, por conseguinte, não estão abrangidos pelo âmbito material da Decisão.

32. É evidente que o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto ao âmbito material da Decisão e não consegue decidir no processo principal se esses dois camiões do lixo estão ou não abrangidos pela Decisão.

33. Daqui resulta que a interpretação do âmbito de aplicação da Decisão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio é necessária para que este possa determinar se a ação de indemnização tem fundamento ou não.

34. No que diz respeito à alegação do Distrito de Northeim no n.º 17 das presentes Conclusões, basta salientar que resulta do despacho de reenvio que a Daimler é uma das demandadas no processo principal numa ação de indemnização interposta pelo Distrito de Northeim como ação *follow-on* com base na Decisão e a Daimler não contesta a validade dessa decisão perante o órgão jurisdicional de reenvio.

35. Além disso, ao contrário das decisões da Comissão que ordenam a recuperação de auxílios de Estado incompatíveis com o mercado interno, uma decisão da Comissão que declara a existência de um cartel — como o que está aqui em causa — não implica a necessidade de qualquer medida nacional para executar essa decisão.

36. Daqui decorre que é apenas a *interpretação* da Decisão que está aqui em causa.

37. Por último, o Tribunal de Justiça já foi chamado a interpretar as decisões da Comissão no domínio do direito da concorrência, uma vez que são atos de uma instituição da União na aceção do artigo 267.º TFUE¹³.

¹¹ Acórdão de 4 de dezembro de 2018, Minister for Justice and Equality e Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, n.º 26 e jurisprudência aí referida).

¹² V. n.º 5 das presentes conclusões.

¹³ V. Acórdãos de 20 de maio de 2010, Todaro Nunziatina & C. (C-138/09, EU:C:2010:291), e de 13 de junho de 2019, Copebi (C-505/18, EU:C:2019:500).

2. Quanto ao mérito

a) Introdução

38. Em primeiro lugar, como já foi decidido pelo juiz da União, «no quadro do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, não é necessária uma definição prévia do mercado relevante sempre que o acordo controvertido, em si mesmo, tenha um objeto anticoncorrencial, ou seja, sempre que a Comissão tenha podido corretamente chegar à conclusão, sem uma delimitação prévia do mercado, que o acordo em causa falseava a concorrência e era suscetível de afetar de forma sensível o comércio entre os Estados-Membros. Trata-se, nomeadamente, do caso d[o]s [acordos] mais graves, explicitamente proibid[os] pelo artigo 101.º, n.º 1, alíneas a) a e), TFUE»¹⁴. Em todo o caso, considero que o que precede é correto em relação a um cartel como o que está em causa no processo principal.

39. No caso em apreço, é pacífico que o cartel apresentava todas as características de um acordo e/ou prática concertada, na aceção do artigo 101.º, n.º 1, TFUE e do artigo 53.º, n.º 1, do Acordo EEE, que tinha como objetivo a impedir, restringir e/ou falsear a concorrência em relação aos camiões no EEE¹⁵.

40. Além disso, o juiz da União também deixou claro que «o mercado visado numa decisão da Comissão que declara uma infração ao artigo 101.º TFUE é determinado pelos acordos e pelas atividades do cartel»¹⁶.

41. Com efeito, resulta do juiz da União que «não é a Comissão que [escolhe] de forma arbitrária o mercado relevante, mas sim os membros do cartel [...] que concentraram de forma deliberada a sua conduta anticoncorrencial nos [produtos em causa]»¹⁷.

42. À luz destas considerações e tendo em conta a natureza do processo de reenvio prejudicial, não compete ao Tribunal de Justiça definir o mercado do produto relevante no caso presente nem verificar se a Comissão definiu o mercado do produto relevante.

43. O que compete ao Tribunal de Justiça fazer no caso em apreço é apreciar o âmbito da Decisão, ou seja, determinar que produtos estão «abrangidos pela infração» constatada pela Comissão na Decisão. Em especial, tem de determinar se resulta da Decisão que os veículos para fins especiais, em particular os camiões do lixo, figuram entre os produtos abrangidos pela infração.

44. Importa salientar, antes de mais, que as várias definições dos conceitos de «camião» e «veículo especial» — que surgem em diversos atos de direito derivado da União (por exemplo, a Diretiva 97/27/CE¹⁸) — referidas pelas partes, são irrelevantes, uma vez que a Comissão não se baseou em tais atos/definições na Decisão e a mesma contém a sua própria definição dos produtos abrangidos

¹⁴ Acórdão de 28 de junho de 2016, Portugal Telecom/Comissão (T-208/13, EU:T:2016:368, n.º 176) (não foi objeto de recurso; v. também jurisprudência referida nesse número).

¹⁵ V. a Decisão, considerando 69. A Decisão não foi objeto de recurso e tem força de *res judicata*.

¹⁶ Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão (T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 131) e jurisprudência aí referida (o recurso para o Tribunal de Justiça foi julgado improcedente).

¹⁷ Acórdão de 15 de junho de 2005, Tokai Carbon e o./Comissão (T-71/03, T-74/03, T-87/03 e T-91/03, não publicado, EU:T:2005:220, n.º 90) (o recurso para o Tribunal de Justiça foi julgado improcedente).

¹⁸ Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 1997, relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques e que altera a Diretiva 70/156/CEE (JO 1997, L 233, p. 31).

pela infração, o que é relevante para a apreciação do caso em apreço. Por conseguinte, o Tribunal de Justiça deve basear o seu raciocínio apenas nas definições e na redação específicas da própria Decisão.

b) Âmbito de aplicação da Decisão

45. É jurisprudência constante que «[n]a interpretação de uma disposição de direito da [União], há que ter em conta não apenas os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte»¹⁹.

46. No entanto, o Tribunal de Justiça não pode interpretar essa disposição em oposição à sua redação clara e precisa²⁰.

1) Quanto à redação da Decisão

47. Em primeiro lugar, é facto assente que a definição de «camiões» na Decisão corresponde à da comunicação de objeções, com a única diferença de que, na Decisão, a Comissão excluiu expressamente os camiões para uso militar (se assim não fosse, as empresas presumivelmente teriam recorrido da Decisão com esse fundamento).

48. O artigo 1.º da Decisão estabelece: «[p]or concertação de preços e aumento de preços brutos na EEE para camiões médios e pesados que incidiu sobre o calendário e a repercussão dos custos para a introdução de tecnologias de emissões para camiões médios e pesados exigidos pelas normas EURO 3 a 6, as seguintes empresas violaram o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE durante os seguintes períodos: [...] c) Daimler AG, de 17 de janeiro de 1997 até 18 de janeiro de 2011» (a seguir «infração»).

49. O artigo 1.º deve ser lido em conjunto com o considerando 5 da Decisão.

50. O considerando 5 dispõe: «[o]s produtos abrangidos pela infração são camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas (“camiões médios”) e camiões de peso superior a 16 toneladas (a seguir “camiões pesados”), que tanto podem ser camiões rígidos como camiões tratores (os camiões médios e pesados designados que se referem conjuntamente como “camiões”). [a nota de rodapé 5 aqui refere: “exclui camiões para uso militar”] O processo não diz respeito a serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, a venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços vendidos pelos destinatários da Decisão».

51. A redação da Decisão revela claramente que abrange a venda de *todos* os camiões médios e pesados, tanto camiões rígidos como camiões tratores²¹.

¹⁹ V. Acórdão de 7 de junho de 2005, VEMW e o. (C-17/03, EU:C:2005:362, n.º 41 e jurisprudência aí referida).

²⁰ V., para o efeito, Acórdão de 15 de julho de 2010, Comissão/Reino Unido (C-582/08, EU:C:2010:429, n.º 51 e jurisprudência aí referida).

²¹ V. também, em relação à mesma decisão da Comissão, Acórdãos de 29 de julho de 2019, Tibor-Trans (C-451/18, EU:C:2019:635, n.º 8), e de 6 de outubro de 2021, SUMAL (C-882/19, EU:C:2021:800). V. também as Conclusões do advogado-geral A. Rantos no processo pendente Volvo e DAF Trucks (C-267/20, EU:C:2021:884).

52. Segundo a redação dessa decisão, *apenas os camiões para uso militar* estão expressamente excluídos. Para além dos camiões para uso militar, a Decisão não abrange serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, a venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços²² vendidos pelos destinatários dessa decisão.

53. No que diz respeito aos veículos para fins especiais, tendo em conta que a Decisão apenas exclui do seu âmbito de aplicação os camiões para uso militar, deve considerar-se que abrange todos os camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas, incluindo os veículos para fins especiais (sendo a única exceção os camiões para uso militar).

54. Se a Comissão pretendesse isentar outros tipos de camiões, tais como camiões do lixo, do âmbito de aplicação da Decisão, tê-los-ia mencionado explicitamente.

55. Na minha opinião, esta é a única interpretação da Decisão que respeita os princípios da clareza e da segurança jurídicas. Estes dois princípios andam de mãos dadas.

56. Em primeiro lugar, o princípio da clareza jurídica requer que os atos adotados pelas instituições da União — como as decisões da Comissão em processos de concorrência — sejam claros e inequívocos.

57. Em segundo lugar, o princípio geral da segurança jurídica, que constitui um princípio fundamental do direito da União, exige, designadamente, que «uma legislação seja clara e precisa, de forma a que os sujeitos jurídicos possam conhecer sem ambiguidade os seus direitos e deveres e agir em conformidade»²³.

58. A este respeito, o Tribunal de Justiça já esclareceu que a exigência de segurança jurídica se impõe com um rigor especial quando se trata de uma regulamentação da União suscetível de ter consequências financeiras a fim de permitir aos interessados conhecerem com exatidão o âmbito das obrigações por ela impostas²⁴.

59. Além disso, esta interpretação da Decisão também é necessária uma vez que as exclusões — como a da Decisão que exclui apenas os camiões para uso militar — devem ser interpretadas de forma estrita.

60. Considero, tal como o Distrito de Northeim, que a decisão de inserir a nota de rodapé relativa aos camiões para uso militar imediatamente após a descrição dos camiões abrangidos pela Decisão no seu considerando 5 demonstra claramente que a Comissão considerou que os veículos para fins especiais estavam entre os produtos abrangidos pela Decisão e não podiam ser classificados, por exemplo, como «outros bens vendidos pelos membros do cartel».

61. Além disso, resulta também de uma comparação sistemática com outras passagens da Decisão que esta abrange igualmente os veículos para fins especiais (exceto os camiões para uso militar).

²² Como foi explicado pela Comissão na audiência, com a expressão «quaisquer outros bens ou serviços» apenas pretendeu abranger tudo o que não fosse um camião. Com efeito, algumas das empresas em causa, como a Renault, produzem um grande número de veículos de passageiros e esses veículos claramente tiveram de ser excluídos do âmbito de aplicação da Decisão.

²³ Acórdão de 3 de junho de 2008, Intertanko e o. (C-308/06, EU:C:2008:312, n.º 69).

²⁴ V. Acórdão de 8 de março de 2017, Euro Park Service (C-14/16, EU:C:2017:177, n.º 38).

62. Concorde com a Comissão que é pertinente salientar que o cartel no qual a Daimler participou incluía acordos anticoncorrenciais relativos a tabelas de preços brutos com indicação dos preços dos vários componentes, bem como a configuradores dos camiões, que constituíam a própria base de um grande número de configurações individuais de veículos. Isto também foi referido no Acórdão KZR 35/19 do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal, Alemanha)²⁵. Uma vez que cada camião se adequava às necessidades do cliente, a conduta anticoncorrencial relacionava-se, assim, precisamente, também com os vários elementos e componentes dos camiões.

63. Não há nada nos autos e, em especial, na Decisão, que sugira que, ao contrário de outros camiões, os camiões do lixo não tenham sido abrangidos pelo cartel.

64. O facto de um camião do lixo poder conter componentes diferentes dos camiões destinados a um uso diferente não significa que deixe de ser um camião e, menos ainda, que não seja um camião abrangido pela Decisão. Em contrapartida, os argumentos do Governo austríaco e da Comissão segundo os quais a maioria das características e componentes dos camiões do lixo são, em princípio, idênticos aos de outros tipos de camiões são muito mais convincentes.

65. A este respeito, o mecanismo do cartel em causa descrito pela Comissão nos considerandos 27 e 28 da Decisão («Mecanismos de fixação de preços e tabelas de preços brutos») e nos considerandos 46 a 60 («Descrição da conduta») não permite concluir que os veículos para fins especiais estão excluídos dos produtos abrangidos pela infração.

66. Resulta do considerando 28 da Decisão que as *tabelas de preços brutos* utilizadas pelas empresas em causa incluía os preços de *todos os modelos* de camiões médios e pesados e *todas as opções de fábrica* (para equipamento especial) oferecidas pelo respetivo fabricante. Além disso, como resulta do considerando 46 da Decisão, as empresas em causa partilharam tabelas de preços brutos e *configuradores informatizados de camiões* que continham *todos os modelos e opções*, o que permitiu calcular os preços brutos para *qualquer modelo de camião*. Em seguida, o considerando 48 da Decisão indica de forma explícita que a partilha de configuradores de camiões ajudou a comparar as ofertas próprias com as dos concorrentes e, assim, tornou possível depreender desses configuradores que extras seriam compatíveis com que camiões, e que opções seriam parte do equipamento de série ou um extra. Por último, resulta do considerando 56 dessa decisão que as informações partilhadas entre as empresas que violaram o artigo 101.º TFEU diziam respeito tanto aos modelos de camiões de base como aos camiões e às opções disponíveis (muitas vezes isto foi indicado separadamente nos quadros partilhados entre as empresas)²⁶.

67. Resulta dos autos no Tribunal de Justiça, e em especial da Decisão, que as tabelas de preços brutos e os configuradores diziam respeito a peças e componentes, que também são utilizados em veículos para fins especiais (como os camiões do lixo).

68. Consequentemente, os extras opcionais e as opções de configuração também faziam parte do cartel e, portanto, estavam abrangidos pela Decisão.

²⁵ Irei abordar este Acórdão no n.º 69 das presentes Conclusões.

²⁶ O considerando 56 tem a seguinte redação: «as reuniões que envolveram o nível de preços alemão tornaram-se mais formais e as informações relativas ao aumento de preços brutos que não estavam disponíveis no domínio público eram habitualmente inseridas numa folha de cálculo separada por modelo de série de camião para cada produtor [...] Estas partilhas ocorriam várias vezes por ano [...] As informações relativas aos futuros aumentos dos preços brutos que eram partilhadas referiam-se apenas aos modelos base de camiões ou aos camiões e opções disponíveis (frequentemente tal era indicado separadamente nos quadros partilhados), e geralmente não eram partilhados preços líquidos ou aumentos de preços líquidos. As informações sobre os futuros aumentos de preços brutos partilhadas a nível das subsidiárias alemãs foram, em graus variáveis, encaminhadas para a respetiva sede».

69. Por conseguinte, concordo com o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal), que já teve oportunidade de se pronunciar sobre a mesma questão em litígio no caso em apreço e que considerou²⁷ que a Decisão não contém nada que permita concluir que os «veículos para fins especiais» não fazem parte dos produtos abrangidos pela infração. Pelo contrário, resulta dos considerandos 28 e 46 a 48 dessa decisão que a infração em causa abrange todos os modelos e equipamentos especiais e de série e todas as opções de fábrica oferecidas pelo fabricante.

70. No n.º 34 do referido acórdão, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) considerou, no essencial, que o tribunal de recurso não cometeu um erro de direito ao declarar que existia um nexo de causalidade que dava origem a responsabilidade por danos também na aquisição de um camião betoneira, dois camiões basculantes e um camião com plataforma. Considerou também que o órgão jurisdicional de recurso decidiu bem ao não deduzir da Decisão que esses camiões não estavam abrangidos pelos acordos de cartel. De acordo com a Decisão, que é vinculativa para os tribunais nacionais, são abrangidos pela mesma os camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas e os camiões de peso superior a 16 toneladas, tanto camiões tratores como rígidos. Excluiu apenas do âmbito de aplicação da Decisão os camiões para uso militar, os serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, a venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços vendidos pelas empresas em causa.

71. No n.º 35 desse acórdão, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) decidiu igualmente que o recurso não revelava quaisquer fundamentos ou matéria de facto que permitissem sustentar o argumento de que os três modelos de camiões supramencionados, sem as superestruturas características de um camião basculante ou de um camião betoneira, diferissem dos modelos base ou «modelos de referência» a que se referiram a empresa demandada e os intervenientes e que eram, de qualquer forma, objeto de acordos de preços tabelados e constituíam precisamente a base de um vasto número de configurações individuais de veículos. Consequentemente, também decidiu que as alegações das empresas com base no pedido de informações de 2015 eram irrelevantes.

72. Além disso, muitos outros tribunais alemães já chegaram à mesma conclusão, tendo declarado que os veículos para fins especiais, em particular os camiões do lixo, estão abrangidos pela Decisão. Esses tribunais nacionais de primeira e segunda instância, ao apurarem os factos, suscitaram argumentos análogos aos que exponho nas presentes Conclusões e fundamentaram as suas conclusões, *inter alia*, nas seguintes considerações: i) o facto de, na sua opinião, a redação da Decisão ser clara e não excluir nenhum veículo especial, com exceção dos camiões para uso militar; ii) o critério definido na Decisão para determinar se um camião em concreto é abrangido pela mesma ser o peso; iii) os argumentos das empresas de que os veículos para fins especiais — como os camiões de combate a incêndios, camiões basculantes, camiões feitos por encomenda (CTT) ou camiões do lixo — não estão abrangidos pela Decisão não encontram respaldo na redação da Decisão; iv) na medida em que o pedido de informações de 2015 mencionava que os veículos para fins especiais não estavam abrangidos pelo pedido, essa abordagem não foi, em todo o caso, reproduzida na Decisão propriamente dita; v) independentemente dos argumentos das empresas, muitas vezes os demandantes das ações *follow-on* não compraram efetivamente, por

²⁷ Nos n.ºs 34 e 35 do seu Acórdão de 23 de setembro de 2020, KZR 35/19, DE:BGH:2020:230920UKZR35.19.0.

exemplo, camiões de combate a incêndios ou camiões basculantes à empresa demandada, mas sim um *chassis* de camião no qual, se necessário, eram depois montadas as peças da superestrutura para combate a incêndios por empresas terceiras²⁸.

73. Considero que estes argumentos dos órgãos jurisdicionais alemães são convincentes e aplicáveis *mutatis mutandis* também aos camiões do lixo. Com efeito, uma vez que o *chassis* é praticamente idêntico para essas utilizações, as principais diferenças dizem respeito à carroçaria (superestrutura) do camião, daí resultando que não é possível definir na Decisão de forma eficaz e precisa uma subcategoria de «veículos para fins especiais».

74. Assim, dado que a Decisão não menciona qualquer outra exceção ou restrição relativa aos camiões abrangidos pela infração, a redação clara e explícita dessa decisão — sendo a Decisão baseada de forma explícita apenas no critério do peso de um camião — abrange todos os camiões médios e pesados, com exclusão dos para uso militar. Por conseguinte, abrange os veículos para fins especiais e, em especial, os camiões do lixo em causa no processo principal.

2) Quanto ao contexto e aos objetivos prosseguidos pela regulamentação de que a disposição em causa faz parte

75. Conforme mencionado no n.º 45 das presentes Conclusões, na interpretação da Decisão é também necessário ter em conta o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte.

76. Concorro com o Governo austríaco em que excluir os veículos para fins especiais do âmbito de aplicação da Decisão apenas porque o *chassis* usado para o fabrico desses camiões possui equipamento adicional não é compatível nem com o esquema geral nem com o espírito ou finalidade da Decisão. Com efeito, todos os camiões, quer sejam camiões de base ou camiões com uma carroçaria especial, são, em princípio, construídos no mesmo *chassis*. Os veículos para fins especiais utilizados para fins como o combate a incêndios, recolha de resíduos, remoção de neve ou limpeza de ruas, têm como equipamento de série o *chassis* de camião fabricado pelas empresas em causa.

3) Quanto às razões pelas quais os camiões para uso militar são excluídos dos «produtos abrangidos»

77. No âmbito do procedimento administrativo e das discussões com vista a alcançar uma transação, as empresas apresentaram argumentos à Comissão no sentido de que os camiões para uso militar deveriam ser excluídos do âmbito de aplicação da Decisão. A Comissão acolheu esses argumentos.

²⁸ V., *inter alia*, os Acórdãos do Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha) de 6 de junho de 2019, 30 O 88/18 (n.ºs 59 e segs. e jurisprudência aí referida; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28244), 30 O 124/18 (n.ºs 58 e segs. e jurisprudência aí referida; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28238), e 30 O 38/17 (n.ºs 77 e segs. e jurisprudência aí referida; http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=28241); Acórdão do mesmo tribunal nacional de 23 de dezembro de 2019, 30 O 132/18 (n.ºs 31 e segs. e jurisprudência aí referida), bem como o Acórdão do Oberlandesgericht Stuttgart (Tribunal Regional Superior de Estugarda, Alemanha) de 4 de abril de 2019, 2 U 101/18 (n.ºs 112 e segs. e jurisprudência aí referida).

78. É importante assinalar que os camiões para uso militar estão especialmente equipados com vista à sua utilização e, como a Comissão explicou na audiência, não foi possível estabelecer com certeza que os preços dos camiões para uso militar se baseavam nos preços brutos, que foram partilhados entre as empresas, ou que os configuradores, que também foram partilhados, incluíam esses camiões para uso militar.

79. Por conseguinte, é claro por que razão era adequado excluir os camiões para uso militar (e apenas estes camiões) do âmbito de aplicação da Decisão.

80. Além disso, considero pertinente observar que em nenhum momento durante todo o procedimento administrativo alegou qualquer das empresas que os camiões do lixo deviam ser considerados excluídos do cartel.

c) O pedido de informações de 2015 não é pertinente para a determinação dos «produtos abrangidos pela infração» numa decisão da Comissão

81. Resulta do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003, com a epígrafe «Pedidos de informações», *inter alia* que «[n]o cumprimento das funções que lhe são atribuídas pelo presente regulamento, a Comissão pode, mediante simples pedido ou decisão, solicitar às empresas [...] que forneçam todas as informações necessárias. [...] Ao dirigir um simples pedido de informações a uma empresa [...], a Comissão deve indicar o fundamento jurídico e a finalidade do pedido [...]»

82. Considero, tal como o Governo austríaco e a Comissão, que o conteúdo de um pedido de informações enviado no contexto de um procedimento administrativo não pode ter o efeito de limitar o âmbito de uma decisão final subsequente da Comissão nem ser utilizado para determinar «os produtos abrangidos pela infração» numa decisão da Comissão.

83. Conforme salientou o Tribunal de Justiça, «um pedido de informações constitui uma medida de inquérito que é geralmente utilizada no âmbito da fase de instrução que precede a comunicação de acusações e tem unicamente por objeto permitir à Comissão recolher as informações e a documentação necessárias para verificar a realidade e o alcance de uma determinada situação de facto e de direito»²⁹. Resulta claramente dos números anteriores das presentes Conclusões que a finalidade desses pedidos não é definir ou especificar os produtos abrangidos pela conduta anticoncorrencial, que está reservada à comunicação de acusações e à decisão final da Comissão. Como o pedido de informações de 2015 indicava expressamente, destinava-se apenas a determinar as vendas relevantes para efeitos de cálculo da coima à luz do poder de apreciação da Comissão a este respeito³⁰.

84. Existe uma distinção clara entre a procura de factos para efeitos de cálculo de uma coima, por um lado, e a determinação do âmbito de aplicação de uma decisão da Comissão, por outro. Uma vez que a Daimler, a Iveco Magirus, a TRATON e a MAN procuram esbater essa linha, esses argumentos devem ser rejeitados.

²⁹ Acórdão de 10 de março de 2016, HeidelbergCement/Comissão (C-247/14 P, EU:C:2016:149, n.º 37).

³⁰ V. Acórdãos de 3 de setembro de 2009, Papierfabrik Koehler/Comissão (processos apensos C-322/07 P, C-327/07 P e C-338/07 P, EU:C:2009:500, n.º 112), e de 19 de dezembro de 2012, Heineken Nederland e Heineken/Comissão (C-452/11 P, não publicado, EU:C:2012:829, n.º 92).

85. Estes pedidos de informações procuram obter informações adicionais e não podem, evidentemente, impedir a Comissão de definir de forma mais restrita ou mais ampla o mercado relevante ou, por outras palavras, os tipos de «produtos abrangidos pela infração». Na verdade, isto pode vir a ser necessário precisamente tendo em conta as respostas das empresas ao pedido de informações de 2015.

86. Neste contexto, importa sublinhar que, em primeiro lugar, um pedido de informações não faz parte da decisão da Comissão e, em segundo lugar, não é um ato jurídico da Comissão (enquanto instituição da União), mas antes um documento processual elaborado pela equipa do processo (da Direção-Geral da Concorrência). No caso em apreço, é, portanto, irrelevante para determinar a extensão e o âmbito da infração.

87. Em contrapartida, a Decisão baseia-se em todos os factos apurados no procedimento administrativo, constitui a conclusão formal do procedimento e é adotada pela Comissão enquanto instituição da União (pelo Colégio dos Comissários).

88. A Decisão definiu claramente, no artigo 1.º e no considerando 5, os produtos que foram objeto de condutas anticoncorrenciais. A Comissão definiu os produtos abrangidos pela infração com base nas provas em seu poder.

89. Daqui resulta que, para determinar quais os produtos abrangidos pela infração, apenas o conteúdo dessa decisão é relevante.

d) O facto de não serem tidas em conta as vendas de veículos para fins especiais no cálculo da coima não tem qualquer impacto na interpretação supramencionada

90. Ao contrário dos argumentos da Daimler, da MAN e da Iveco Magirus, o facto de, no cálculo da coima, a Comissão não ter tido em conta as vendas de veículos para fins especiais não tem qualquer impacto na minha interpretação da Decisão.

91. A Comissão tomou como base para o seu cálculo as vendas que as empresas declararam nas suas respostas ao pedido de informações de 2015. Os veículos para fins especiais foram excluídos do cálculo, embora não totalmente³¹.

92. Tal como indicado no considerando 112 da Decisão, a Comissão aplicou o n.º 37 das Orientações sobre as coimas³², que lhe permite afastar-se da metodologia das Orientações, para ajustar uniformemente a proporção do valor das vendas das empresas para efeitos de cálculo da variável e montantes adicionais das coimas. A Comissão explicou que o fez no âmbito do seu poder de apreciação, *inter alia* por razões de proporcionalidade. Os valores das vendas utilizados pela Comissão eram, por conseguinte, consideravelmente inferiores, de qualquer forma, aos valores das vendas efetivamente afetadas pelo cartel direta ou indiretamente.

³¹ Como foi explicado pela Comissão na audiência, em qualquer caso, alguns veículos especiais foram incluídos no valor das vendas, uma vez que as partes não conseguiram excluir totalmente as vendas dos veículos especiais desses valores. As empresas em causa confirmaram que isso acontecia em alguns casos, uma vez que dependia da abordagem de cada empresa para obter os dados pertinentes e estava relacionado com a facilidade ou dificuldade de extrair dados para as vendas relevantes.

³² Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do n.º 2, alínea a), do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 (JO 2006 C 210, p. 2).

93. Em princípio, o valor das vendas é um dos fatores que a Comissão utiliza para calcular as coimas (v. as explicações da Comissão sobre este princípio nos considerando 108 e 109 da Decisão), sendo o outro a duração a infração³³.

94. Considero que a Comissão agiu no âmbito do seu poder de apreciação a este respeito³⁴, quando excluiu os veículos para fins especiais na determinação do valor das vendas. A Comissão teve em conta uniformemente para todas as empresas em causa — e a favor dessas empresas — um valor de vendas inferior ao máximo em que o seu poder de apreciação lhe permitia confiar.

95. Regra geral, o cálculo das coimas pela Comissão nem sempre se baseia inteiramente nas vendas afetadas pelo cartel³⁵.

e) O procedimento de transação não implica uma interpretação diferente

96. Ao contrário do que foi alegado pela Daimler, pela MAN e pela Iveco Magirus, o facto de a Decisão ter sido adotada no âmbito de um procedimento de transação não afeta a determinação do âmbito da conduta anticoncorrencial.

97. Como resulta da Comunicação da Comissão relativa aos procedimentos de transação³⁶, a Comissão não negoceia a questão da existência de uma infração ao direito da concorrência com as empresas abrangidas por um procedimento de transação. Em vez disso, as empresas admitem a sua participação no cartel contrário ao artigo 101.º TFUE e a sua responsabilidade a esse respeito. Quando uma decisão é adotada na sequência de um procedimento de transação, a Comissão reduz em 10 % o montante da coima aplicada aos destinatários dessa decisão.

f) Conclusão preliminar

98. Resulta de todas estas considerações que as regras processuais invocadas pelas partes existem para definir o procedimento a seguir pela Comissão e pelas partes interessadas. Estas regras não podem, em geral — ou no caso concreto do processo principal — afetar o âmbito material da infração declarada pela Comissão na Decisão.

³³ A Comissão também teve em conta vários fatores, como a natureza da infração, a quota de mercado combinada de todas as empresas em causa, o âmbito geográfico da infração e se a infração foi ou não aplicada. V. n.ºs 19 a 26 das Orientações e o método de cálculo das coimas aplicadas nos termos do artigo 23.º, n.º 2, alínea a) do Regulamento n.º 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2).

³⁴ V. Acórdão de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri/Comissão (C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C208/02 P, EU:C:2005:408, n.º 172).

³⁵ Em primeiro lugar, a Comissão não é obrigada a ter em conta as vendas realmente afetadas ao cartel [Acórdão de 11 de julho de 2013, Team Relocations/Comissão (C-444/11 P, não publicado, EU:C:2013:464, n.ºs 76 e 77)]. Em segundo lugar a Comissão não é obrigada a ter em conta todas as vendas em causa [Acórdão de 14 de março de 2013, Dole Food e Dole Germany/Comissão (T-588/08, EU:T:2013:130, n.º 620 e segs.) confirmado, no recurso, pelo Acórdão de 19 de março de 2015, Dole Food e Dole Fresh Fruit Europe/Comissão (C-286/13 P, EU:C:2015:184, n.ºs 150 e segs.)], e Acórdão de 17 de setembro de 2014, Pilkington Group e o./Comissão (T-72/09, EU:T:2014:1094, não publicado, n.ºs 209 e segs.); foi negado provimento ao recurso para o Tribunal de Justiça).

³⁶ Comunicação da Comissão relativa à condução de procedimentos de transação para efeitos da adoção de decisões nos termos do artigo 7.º e do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho nos processos de cartéis (JO 2008, C 167, p. 1).

g) Aquisições dos camiões em causa «na sequência de um concurso» não implicam uma interpretação diferente

99. A infração declarada pela Comissão na Decisão abrange igualmente as aquisições efetuadas no âmbito de contratos públicos (concursos), pelo menos na medida em que os compradores de camiões fossem entidades de direito público. A conduta anticoncorrencial ocorreu, *inter alia*, no âmbito da preparação de concursos.

100. Conforme salientado pelo Governo austríaco, para além das grandes empresas privadas de transportes, as entidades adjudicantes públicas são os principais clientes para a aquisição dos camiões abrangidos pela infração (*inter alia*, para efeitos de: limpeza de estradas, remoção de neve, recolha de lixo, tratamento de águas residuais, obras públicas e outros serviços comuns de manutenção).

101. A Decisão não estabelece qualquer distinção entre vendas diretas e vendas em resultado de um concurso. A Decisão baseia-se principalmente em tabelas de preços brutos e configuradores e essa base diz respeito a todas as vendas — independentemente de ter sido uma venda direta ou o resultado de um concurso.

102. Resulta de todas as considerações precedentes que a redação da Decisão relativa ao âmbito de aplicação da infração e aos «produtos abrangidos pela infração» é clara — abrangendo também os veículos para fins especiais (exceto os camiões para uso militar) e, nomeadamente, camiões do lixo — e nenhum dos argumentos apresentados pelas partes afeta esta conclusão.

III. Conclusão

103. Proponho que o Tribunal de Justiça responda à questão prejudicial do Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanôver, Alemanha) da seguinte forma:

A Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016 — C(2016) 4673 final —, Relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do artigo 53.º do Acordo EEE (Processo AT.39824 — Camiões), deve ser interpretada no sentido de que os veículos para fins especiais — exceto os camiões para uso militar — e, em particular, os camiões do lixo, estão abrangidos pelas disposições desta decisão.