

**Processo C-588/20**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

10 de novembro de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanover – Alemanha)

**Data da decisão de reenvio:**

19 de outubro de 2020

**Demandante:**

Landkreis Northeim (Distrito de Northeim)

**Demandada:**

Daimler AG

---

*[Omissis]*

**Landgericht**

**Hannover**

**(Tribunal Regional de Hanover)**

**Despacho**

*[Omissis]*

No processo

Landkreis Northeim (Distrito de Northeim) *[omissis]*

- demandante -

*[Omissis]*

contra

Daimler AG, [omissis] Estugarda

- demandada -

[Omissis]

o Landgericht Hannover (Tribunal Regional de Hanover, Alemanha) – 13ª Secção Cível – [omissis] proferiu, em 19 de outubro de 2020, o seguinte despacho:

1. **Submete-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º, primeiro parágrafo, alínea b), e segundo parágrafo, TFUE a seguinte questão prejudicial [omissis]:**

**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 do 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 especiais ou para fins especiais, em particular os camiões do lixo, também estão abrangidos pelas disposições desta decisão da Comissão?**

2. **Suspende-se a instância até que seja proferida decisão pelo Tribunal de Justiça da União Europeia sobre a questão em 1.**

[Omissis]

### Fundamentos

[1] 1. [Omissis]

[2] a. A matéria de facto subjacente ao presente processo é a seguinte [Omissis]:

[3] O demandante é um organismo de direito público e recebeu da demandada, um grupo automóvel que opera em todo o mundo e que, entre outros, concebe, produz e comercializa camiões, na sequência dos respetivos concursos públicos, por encomenda de 19 de junho de 2006, um camião completo para recolha do lixo pelo preço de 146 740,00 euros e, por encomenda de 10 de dezembro de 2007, um camião completo para recolha do lixo pelo preço de 146 586,58 euros.

[4] Pela Decisão de 19 de julho de 2016, da qual, entre outros, a demandada é destinatária [omissis], a Comissão Europeia declarou que várias empresas, entre as quais a demandada [omissis], tinham entrado em acordos, decisões e práticas concertadas. Nessa decisão afirma-se:

[5] «2.3. Resumo da infração:

Os 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”) (5 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.»

[6] Na versão inglesa da decisão [[https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec\\_docs/39824/39824\\_8750\\_4.pdf](https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf)] [*Omissis*] afirma-se a este respeito:

[7] «1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS,

1.1. The product:

“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 Excluding trucks for military use). 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.»

[8] O demandante realça que, ao adquirir os seus dois camiões do lixo, sofreu danos económicos causados pelo cartel dos camiões constatado pela Comissão, em virtude dos preços mais elevados condicionados pelo cartel, cuja reparação reclama à demandada no pedido formulado na presente ação.

[9] O demandante entende que os camiões do lixo que comprou são abrangidos pelo conceito de camiões na aceção da decisão da Comissão e invoca o teor da decisão, nos termos da qual os camiões especiais não foram expressamente excluídos.

[10] A demandada entende, pelo contrário, que os camiões do lixo em causa, sendo veículos especiais, não estão abrangidos pela decisão da Comissão. A este respeito, refere-se ao facto de a Comissão, no decurso da preparação da Decisão de 19 de julho de 2016, num pedido de informações, dirigido à demandada [*omissis*], de 30 de junho de 2015 [*omissis*] ter precisado o alcance das investigações e ter então comunicado que o conceito de camiões não abrangia camiões usados, veículos especiais ou para usos especiais (por exemplo veículos militares, veículos para o serviço dos bombeiros), extras (denominados «add-ons»), serviços pós-venda e outros serviços e garantias para camiões.

[11] **b.** [*Omissis*]

[12] **aa.** A disposição do direito alemão pertinente para a decisão do litígio, na versão aplicável ao caso vertente, dispõe:

[13] «§ 33 GWB [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen] (Lei contra as restrições da concorrência) – Ação inibitória, Obrigação de indemnização dos danos

[...]

(4) Se for pedida indemnização por perdas e danos com fundamento numa violação de uma disposição desta lei ou dos artigos 81.º ou 82.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, o tribunal está vinculado pela declaração dessa violação numa decisão definitiva da autoridade de defesa da concorrência, da Comissão da Comunidade Europeia ou da autoridade da concorrência ou de um tribunal que exerça a mesma competência noutro Estado-Membro da Comunidade Europeia. O mesmo se aplica a declarações equivalentes em decisões judiciais transitadas em julgado, proferidas na sequência da impugnação das decisões referidas no primeiro período. *[Omissis]*»

[14] (§ 33, n.º 4, da Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Lei contra as restrições da concorrência), na versão de 15 de julho de 2005, que esteve em vigor de 13 de julho de 2005 a 29 de junho de 2013 *[omissis]*)

[15] *[Omissis]* Relativamente à violação da concorrência pela demandada alegada pelo demandante no que se refere aos veículos que são objeto do litígio, adquiridos pelas encomendas do demandante de 19 de junho de 2006 e de 16 de outubro de 2007, é aplicável *[omissis]* a versão do § 33, n.º 4, da GWB em vigor nessas datas.

[16] *[Omissis]* *[E]*sta disposição nacional reproduz o disposto no artigo 16.º, n.º 1, primeiro período, do Regulamento (CE) n.º 1/2003, de qualquer modo já em vigor, pelo menos na medida em que esta norma do direito da União se aplica *[Omissis]*.

[17] **bb.** [Jurisprudência nacional] *[Omissis]*.

[18] *[Omissis]*.

[19] *[Omissis]*.

[20] *[Omissis]* *[Omissis]*.

[21] c. Pelas razões a seguir expostas, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à interpretação da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016 no sentido da questão prejudicial apresentada (**aa.**) e daí resulta a este respeito uma relação, relevante para a decisão a proferir, entre a decisão da Comissão e o direito nacional aplicável ao litígio do processo principal (**bb.**) *[Omissis]*:

[22] **aa.** As dúvidas quanto à interpretação da Decisão da Comissão decorrem, em primeiro lugar, do facto de a redação da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016

[23] «Os 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”) (1 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).»

[24] *[Omissis]*

[25] só se referir genericamente a camiões e só excluir expressamente camiões para uso militar, de modo que, por consequência, se podem conceber diferentes interpretações relativamente a veículos especiais. Por um lado, esta formulação poderia ser entendida no sentido de que, em princípio, só são abrangidos camiões «normais» – com exclusão dos que se destinam a uso militar – e, por conseguinte, os veículos especiais, na falta de menção expressa, são abrangidos pelo conceito de «outros bens» e devem ser excluídos do conceito de «camiões». Por outro, esta formulação também poderia ser entendida no sentido de que qualquer tipo de «camiões», e, por conseguinte, também todo o tipo de veículos especiais – com exceção dos veículos militares – podem ser abrangidos pelo conceito de «camiões».

[26] Além disso, também emergem dúvidas de interpretação da decisão da Comissão do facto – alegado pela demandada – de a Comissão, no decurso da preparação da Decisão de 19 de julho de 2016, num pedido de informações, dirigido à demandada, de 30 de junho de 2015, ter precisado o alcance das investigações e ter então comunicado que o conceito de camiões não abrangia camiões usados, «veículos especiais ou para usos especiais (por exemplo veículos militares, veículos para o serviço dos bombeiros)».

[27] Se uma decisão da Comissão devesse ser submetida aos mesmos métodos de interpretação que uma lei, poderia chegar-se a uma conclusão interpretativa por referência à génese da decisão; haveria então que ter em conta na interpretação do texto dessa decisão, sendo caso disso, as declarações da Comissão anteriores à tomada de decisão, para determinar o alcance dos seus efeitos.

[28] A este respeito, não é claro se, no âmbito do pedido de informações da Comissão de 30 de junho de 2015, provavelmente já no decurso da preparação da formulação da decisão, era ponto assente para a Comissão que os veículos especiais ou para usos especiais em geral não são abrangidos pelo conceito de camiões, e que a expressão constante entre aspas nesse pedido de informações

com a referência «por exemplo veículos militares, veículos para o serviço dos bombeiros» contém apenas uma exemplificação e não uma listagem exaustiva.

[29] Na falta de uma formulação explícita neste sentido na Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016, também não é claro se, depois do pedido de informações de 30 de junho de 2015, no decurso da formação da vontade definitiva sobre a formulação da decisão, a exclusão de veículos especiais, ainda ponderada antes da adoção da decisão, foi de novo abandonada e se, na formulação definitiva da decisão, se pretendeu incluir os veículos especiais (com exceção dos veículos militares).

[30] Além disso, tendo em vista que a decisão da Comissão foi tomada num procedimento designado «de transação» [*settlement procedure*] também se deve considerar que, neste caso, as formulações linguísticas finalmente adotadas pela Comissão pudessem ser «mais suaves», a fim de alcançar uma decisão de transação. Neste contexto, também não são claras as consequências que tal formulação «mais suave» teria quanto ao alcance dos efeitos jurídicos da Decisão de 19 de julho de 2016 em relação aos veículos especiais.

[31] **bb.** Decorre da conjugação da decisão da Comissão com o direito nacional aplicável, determinante para a decisão a proferir, que, segundo o direito alemão, de acordo com o disposto no já referido § 33, n.º 4, da GWB, antiga versão, os tribunais alemães estão vinculados às constatações da Comissão em relação às infrações do direito da concorrência.

[32] O entendimento exato do teor da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016 – a precisar no decurso da interpretação – é, por isso, relevante quanto ao alcance da força vinculativa prevista pelo direito nacional. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio deve poder determinar claramente no caso em apreço qual a extensão da força vinculativa da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2020. Neste momento, isso não é possível.

[33] Por isso, no processo concreto submetido ao Tribunal de Justiça, o sucesso ou insucesso da ação depende da resposta à questão submetida para interpretação da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016. Se resultar da interpretação que os veículos especiais, como os camiões do lixo em causa no caso em apreço, não estão abrangidos pelos efeitos da decisão da Comissão, o demandante não poderia invocar um efeito vinculativo direto da decisão da Comissão neste sentido e, relativamente aos efeitos indiretos do cartel, os únicos que ainda seriam então imagináveis, resultariam daí outras e mais vastas exigências processuais quanto ao ónus de alegação das partes.

[34] A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio entende que razões de economia processual aconselham que seja desde já clarificada a questão prejudicial submetida, nomeadamente porque uma avaliação económica de possíveis danos causados pelo cartel, eventualmente necessária no seguimento do

processo, só será possível com um esforço processual e despesas importantes e recorrendo eventualmente a peritagens económicas.

[35] A resposta à questão tem também uma importância significativa para além do presente processo. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio *[omissis]* refere que nele estão pendentes ainda mais processos com situações de facto semelhantes, mas, por vezes, com muitos mais procedimentos de aquisição (em alguns casos, de várias centenas de camiões), nos quais eventualmente – também – se trata da questão de saber se os camiões do lixo ou outros tipos de veículos especiais *[omissis]* estão abrangidos pela força vinculativa da Decisão da Comissão de 19 de julho de 2016. *[Omissis]*

[36] *[Omissis]* *[Omissis]*

[37] **2.** [Direito processual nacional] *[Omissis]*

[38] **3.** *[Omissis]*

DOCUMENTO DE TRABALHO